



全一海运市场周报

2021.02 - 第4期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.02.22 - 02.26\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场行情总体平稳 节后运价略有下滑】

本周，中国出口集装箱运输市场行情总体保持平稳，节后运输需求略有回落，多条远洋航线运价略有下滑，综合指数小幅下跌。2月26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2775.29点，较上期下跌3.5%。

欧洲航线：“春节”长假后，国内复工情况好于往年。本轮欧洲多国因为英国变异病毒引发的疫情暂时出现缓和迹象，但严格管控措施造成的影响仍继续考验着欧洲运输体系。在多重因素的影响下，欧洲市场货量总体保持基本稳定，但航商之间的装载率受节后班次情况影响，表现不一。本周，上海港船舶平均舱位利用率基本保持在较高水平，部分航商受复工进度影响货量有所下滑。运价方面，多数航商订舱报价在节后出现小幅下调，部分则保持维持原运价不变，即期市场订舱价下跌。2月26日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为4047美元/TEU，较上期下跌5.5%。地中海航线，情况与欧洲航线基本相近，多半航商下调运价，其余保持原运价。2月26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4147美元/TEU，较上期下跌2.5%。

北美航线：美国新冠疫情在口罩政策和疫苗投入后得到一定缓解，运输需求上升。但由于单日确诊和死亡人数仍处于高位，疫情造成的港口拥堵和集装箱周转不畅的问题暂未得到缓解，集装箱运输困境仍然持续。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。

波斯湾航线：目的地市场节后市场货量有所下滑。本周，上海港船舶舱位利用率保持在90%以上，较节前有所下降。多数航商订舱报价出现下调，少数维持原运价，即期市场运价下跌。2月26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1692美元/TEU，较上期下跌8.8%。

澳新航线：澳洲地区疫情得到稳定控制，运输形势稳定，供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体保持在95%左右，部分班次满载。航商



保持订舱报价以不变居多，即期市场运价基本持平。2月26日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2387美元/TEU，较上期下跌0.3%。

南美航线：受节后供货等因素影响，部分航商货量略有回落，上海港船舶平均舱位利用率总体稳定在高位。多数航商订舱价格维持不变，少数略有下调，即期市场运价小幅下跌。2月26日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为8120美元/TEU，较上期下跌1.8%。

日本航线：本周运输需求总体平稳，供求关系基本稳定。2月26日，中国出口至日本航线运价指数为912.21点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【复工复产运输恢复 沿海运价继续上涨】

节后，随着下游各行业陆续开工，市场货盘增多，成交火热，运价延续上周上涨走势。2月26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1115.02点，较上周上涨9.0%。

煤炭市场：市场需求方面：节后，虽然全国大部分地区气温回升，用煤淡季效应逐渐显现。但是受今年“就地过年”倡议的影响，节后复工复产节奏加快，电厂日耗迅速恢复至节前高位水平，据市场人士透露，部分电厂甚至增开机组发电。而电厂库存在经历了春节期间的消耗后，处于相对低位，电厂补库需求集中释放。煤炭价格方面：2月中旬以来，主产地保供力度加大，北方港口库存快速回升，煤炭供需格局趋向宽松。而春节后又是煤炭销售的需求淡季，受此影响，煤炭价格维持跌势，但跌幅较前期有所收窄。运价走势方面：近期，国际运输市场火爆，吸引不少兼营船舶，对船东挺价心态提供较大支撑。此外，国内非煤货种运输需求转好明显，加上贸易商节后逐步启动业务，部分电厂为完成月度任务抢船期，而沿海散货运输市场运力尚未完全恢复，导致运价快速上涨。至月末，随着市场慢慢恢复正常，下游库存补满，沿海散货运输市场需求走稳，运价涨幅收窄。

2月26日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1137.30点，较上周上涨12.4%。2月26日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收870.34点，较上周五上涨38.7%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为36.0元/吨，较上周五上涨10.7元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为45.3元/吨，较上周五上涨15.0元/吨。



金属矿石市场：春节过后钢材市场情绪整体较为积极，本周建筑钢材成交持续回暖，部分工地项目已开始陆续启动，加上工信部粗钢压产政策，多数商家对后市需求预期尚可，钢厂挺价意愿较强，终端采购需求小幅释放。运输方面，沿海矿石运输市场运价受下游需求带动，整体库存加速向市场转移，市场成交尚可，运价小幅上涨。2月26日，沿海金属矿石货种运价指数报收1059.04点，较上周上涨5.3%。

粮食市场：国内深加工企业因春节期间的持续消耗，玉米库存量有所下滑，加工企业提价收购。而产区方面，东北产区节日氛围依然浓厚，多数贸易商仍未启动售粮活动，市场整体供应量偏低。不过贸易库存较高以及下游替代消费、局部非洲猪瘟反弹等因素对市场需求仍形成一定的压力。运价方面，受煤炭运价带动，粮食运价继续快速上涨。2月26日，沿海粮食货种运价指数报1097.69点，较上周上涨16.3%。

成品油市场：3个多月来，国际原油市场推涨势头强劲，在此影响下，国内成品油调价已经连续第七次上调，第八次上调也即将到来。随着原油反弹刺激下游补货行为增多，炼厂库存压力多转移至中下游用户。运输市场方面，节后，运力集中释放，加上下游库存较满，整体卸货压力较大，本周市场成交略显冷清，运输价格小幅下滑。2月26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1075.28点，较上周下跌0.7%。

(3) 远东干散货运输市场

【各船型运价有涨有跌 综合指数小幅波动】

国际干散货运输市场各船型有涨有跌，行情总体不错，海岬型船市场再次回落，巴拿马型船市场高位盘整，超灵便型船市场行情火爆，租金创新高，远东干散货指数小幅波动。2月25日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为1280.58点，运价指数为1046.70点，租金指数为1631.42点，较上周四分别上涨0.2%、下跌1.8%和上涨2.3%。

海岬型船市场：海岬型船两洋市场再次大幅回落。太平洋市场，上周海岬型船市场因运价过低，在FFA远期合约价格、国际燃油价格上涨以及巴拿马型船行情火爆的拉动下跳涨，本周太平洋市场铁矿石货盘尚可，但远程矿航线货盘不多，海岬型船市场总体支撑不足，运价理性回落至周中6.7美元/吨，高于跳涨前。周四，FFA远期合约价格上涨，澳大利亚货盘持续释放，运价小幅回升。2月25日，中国-日本/太平洋往返航线TCT日租金为11162美元，较上周四下跌33.8%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为7.123美元/吨，较上周四下跌13.9%。远程矿航线，本期巴西铁矿石出货不及预期，且3月份到达巴西的运力较多，船多货少，巴西图巴朗至青岛航线运价单边下滑。2月25日，巴西图巴朗至青岛航线运价为15.998美元/吨，较上周四下跌12.2%。



巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场租金高位盘整，粮食航线运价小幅下跌。太平洋市场，由于国内煤价下滑，且目前运价较高，贸易商进口意愿下降，印尼煤货盘有所减少，但由于市场即期运力仍然有限，船东心态依然较好，太平洋市场租金高位小幅波动。2月25日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20321 美元，较上周四微跌 0.2%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 17671 美元，较上周四上涨 3.2%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.533 美元/吨，较上周四上涨 2.5%。粮食航线，由于前期市场运价处于历史高位，虽然南美、美西粮食货盘尚可，巴西压港情况较去年严重，随着 FFA 远期合约价格回调，租家不急于定船，下调报价，船货双方报价差异增大，市场成交不多，运价小幅下调。2月25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 46.592 美元/吨，较上周四下跌 3.4%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场再创新高。继巴拿马型船市场上周创新高后，本周超灵便型船市场再创新高。虽然东南亚市场煤炭、镍矿、水泥熟料等货盘不多，但由于前期很多运力放至大西洋市场，东南亚市场即期运力有限，FFA 远期合约价格上涨提升船东期望值，且船东更倾向于短期期租成交，东南亚市场整体氛围不错，租金继续大涨并创新高。2月25日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 18250 美元，较上周四大涨 33.4%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 20909 美元，较上周四大涨 34.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 14344 美元，较上周四上涨 44.6%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 12.386 美元/吨，较上周四上涨 22.1%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 13.667 美元/吨，较上周四上涨 28.1%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位波动 成品油运价由涨转跌】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 2 月 19 日当周美国除却战略储备的商业原油库存超预期减少，精炼油库存同期下降，上周美国原油日产量减少 110 万桶，为历史最大降幅，原油进口量下降 460 万桶/天，为 1992 年以来最低水平。美国原油产量的持续下滑主要是因为致命寒潮席卷美国德克萨斯州，破坏了能源基础设施，导致每天数百万桶石油停产，预计最多可能需要三周时间才能恢复大部分生产。随着疫苗的不断接种，全球经济复苏的预期持续乐观，美联储保证利率将在一段时间内维持在低位，提振了全球金融市场。不过沙特自愿性减产的计划将在下个月结束，4 月起开始逐渐恢复增产的预期正在不断增加。在货币宽松政策和美国原油产量下降的双重支撑下，本周原油价格持续上涨，布伦特原油期货价格周四报 66.78 美元/桶，较 2 月 18 日上涨 5.97%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价底部徘徊，苏伊士型油轮运价小幅波动，阿芙拉型油轮运价波动上行。中国进口 VLCC 运输市场运价低位波动。2月25日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报 535.64 点，较 2 月 18 日下跌 0.87%。VLCC 市场较上周相对活跃，3 月装期的货陆续放出，但市场上公开的成交并不多，私下拿货不少，市场基本面依旧不变，船东收益极差，运价低位波动。



超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）仍在负数区间波动，西非航线日均 TCE（等价期租租金）略有提升。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS31.69，较 2 月 18 日下跌 1.7%，CT1 的 5 日平均为 WS32.30，较 2 月 18 日上涨 4.3%，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 WS35.02，上涨 0.2%，平均为 WS35.56，TCE 平均 0.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅波动。西非至欧洲市场运价下跌至 WS55（TCE 约 0.3 万美元/天）。黑海到地中海航线运价上涨至 WS75（TCE 约 0.7 万美元/天）。中国进口主要来自中东，一艘 13 万吨级船，阿拉伯湾至中国，3 月 8 日至 10 日货盘，成交运价约为 WS52。一艘 13 万吨级船，拉斯坦努拉至中国广州，3 月 8 日至 10 日货盘，成交运价约为 WS52。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线保持上升趋势，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平波动上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至 WS150（TCE 约 2.1 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS134（TCE 约 2.2 万美元/天）。北海短程运价稳定在 WS97（TCE 约 0.2 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS81（TCE 约 0.9 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS72（TCE 仍然在保本线之下）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS72（TCE 始终在保本线之下）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线小幅回暖，欧美航线一落千丈，综合水平由涨转跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS109（TCE 约 0.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS91（TCE 约 0.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS71（TCE 重回保本线之上）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价下跌至 WS60 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 WS128（TCE 约 0.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.5 万美元/天。

(5) 中国船舶交易市场

【综合船指基本维稳 国际散货成交新高】

2 月 24 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数止跌回升，为 1024.66 点，环比上涨 0.65%。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-1.46%、+2.00%、+0.31%、+1.41%。



本周国际干散货运输市场，因海岬型船的需求反弹、巴拿马型船的价格创下了十年来的新高，BDI, BCI, BPI 升至三周以来的最高水平。春节过后，运输需求预计将增加，随着巴拿马型船运价继续上涨和船用燃料价格的坚挺，本周预计海岬型船运价将继续上涨，巴拿马型船和海岬型船的市场有望扩大。本周 BDI 指数大幅上扬，周二收于 1709 点，环比上涨 28.21%。国际二手散货船成交价格全面涨多跌少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1170 万美元、环比上涨 4.89%；57000DWT—1436 万美元、环比下跌 0.81%；75000DWT—1911 万美元、环比上涨 3.04%；170000DWT—2435 万美元、环比上涨 0.84%。本期，国际二手散货船市场成交量大幅上扬，共计成交 50 艘（环比增加 21 艘），总运力 306.67 万 DWT，成交金额 59805 万美元，平均船龄 10.68 年。

上周德州原油生产因深度冻结而关闭，此外对疫苗迅速带动全球经济复苏的预期，也推动美油升至多年高点。多家投资巨头预计石油市场未来数月将更加坚挺，因为全球大部分地区将解除防疫封锁，加之美国近期极寒天气造成产量下降，都将使供应前景趋紧。布伦特原油价格周二收于 64.48 美元/桶，环比上涨 11.56%。国际二手油轮成交价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2191 万美元、环比下跌 2.77%；74000DWT—2419 万美元、环比上涨 0.07%；105000DWT—3093 万美元、环比下跌 2.53%；158000DWT—3839 万美元、环比下跌 1.64%；300000DWT—6668 万美元、环比下跌 0.12%。本期，二手油轮市场成交量持续上涨，成交 21 艘（环比增加 12 艘），总运力 223.24 万 DWT，成交金额 29695 万美元，平均船龄 15.10 年。

本周，沿海散货运输市场节后快速复苏。其中，煤炭方面，下游需求节后恢复较快，运价小幅上涨；铁矿石方面，钢材生产积极性缓慢回升，沿海运价小幅下跌；粮食方面，粮食价格基本稳定，运价先跌后涨。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—202.70 万人民币、环比上涨 0.21%；5000DWT—1250.63 万人民币、环比上涨 0.45%。本期，沿海散货船市场无成交案例。

近期，二手内河散货船价格全面上涨。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—56.16 万人民币，环比上涨 0.47%；1000DWT—125.25 万人民币，环比上涨 0.80%；2000DWT—240.59 万人民币，环比上涨 1.80%；3000DWT—351.14 万人民币，环比上涨 2.45%。本期，内河散货船市场成交量基本维稳，共计成交 79 艘（环比减少 1 艘），总运力 14.17 万 DWT，成交金额 17786 万元人民币，平均船龄 9.51 年。

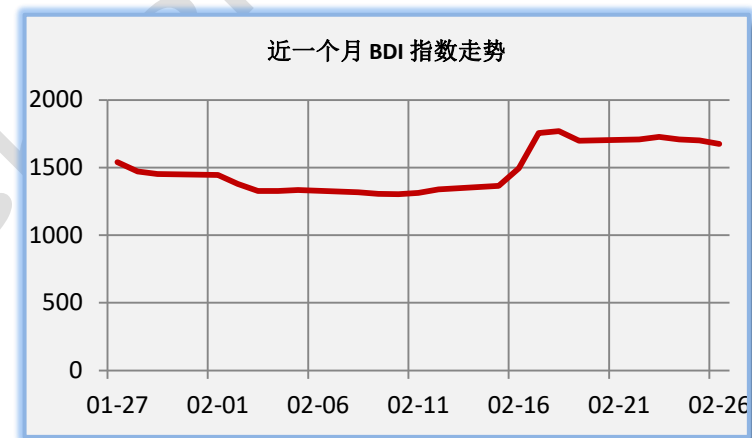
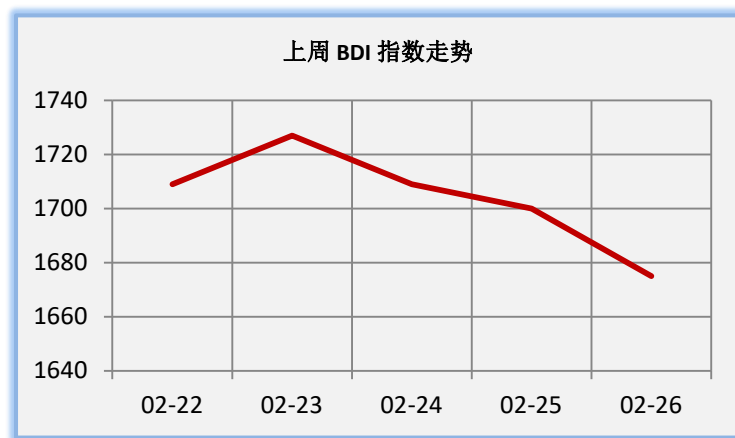
来源：上海航运交易所

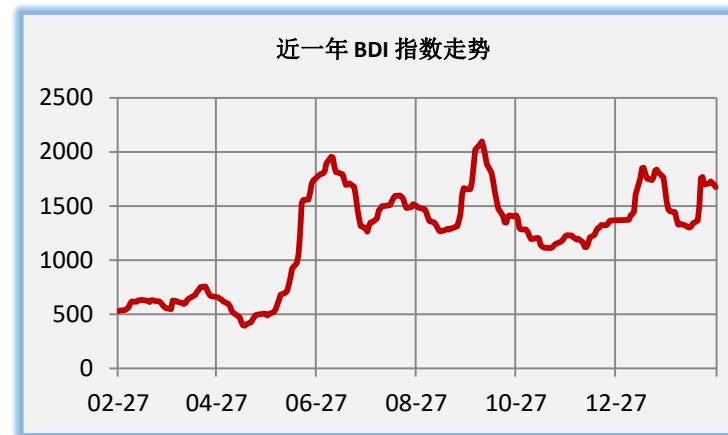
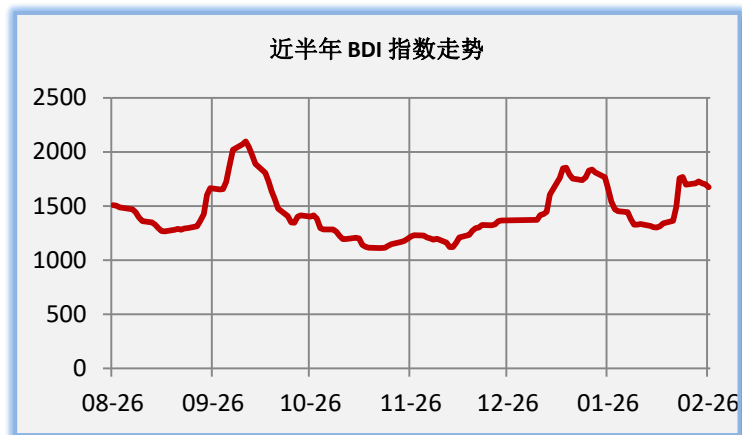


2. 国际干散货海运指数回顾

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	2月22日		2月23日		2月24日		2月25日		2月26日	
BDI	1,709	+11	1,727	+18	1,709	-18	1,700	-9	1,675	-25
BCI	1,673	-42	1,594	-79	1,485	-109	1,471	-14	1,439	-32
BPI	2,321	-11	2,306	-15	2,276	-30	2,208	-68	2,140	-68
BSI	1,598	+85	1,744	+146	1,822	+78	1,866	+44	1,878	+12
BHSI	945	+44	978	+33	1,018	+40	1,050	+32	1,070	+20





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	19/02/21	12/02/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	18,250	17,500	750	4.3%
	一年	17,750	18,000	-250	-1.4%
	三年	15,750	15,750	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	17,750	15,000	2750	18.3%
	一年	15,000	13,500	1500	11.1%
	三年	12,500	12,250	250	2.0%
Smax (55K)	半年	17,000	15,250	1750	11.5%
	一年	14,500	13,250	1250	9.4%
	三年	10,750	10,250	500	4.9%
Hsize (30K)	半年	12,500	11,000	1500	13.6%
	一年	11,500	10,500	1000	9.5%
	三年	9,250	8,500	750	8.8%

截止日期: 2021-02-23



3. [航运&船舶市场动态](#)

【连续跳涨，沿海干散货物运输市场迎来快速修复行情】

新年开工，沿海干散货物运输市场连续跳涨，煤炭、矿石、粮食、建材等货盘不断入市，市场活跃度明显提升。节后两天，沿海煤炭运价指数中巴拿马型船华南线涨幅约 37%，大灵便型船华东线涨幅约 22%，市场运价快速恢复性上涨。

一、全国疫情高风险地区全部清零，助力中国经济再次起航

国内疫情得到全面、有效控制，复工复产复业加强，市场需求随之快速恢复，2 月 11 日-16 日，全国日均发电量 153.38 亿千瓦时，春节节日期间同比增长 1.73%。

二、政策、开工、天气等因素支撑，市场货盘不断释放

政策方面，今年鼓励员工春节就地过年，企业开工较往年明显提前；以及三月初“两会”保供影响，都将对市场带来积极影响。

煤炭方面，由于短期水电出力依然有限，火电供给仍是市场供给主力。煤炭货盘开始活跃；

砂建方面，随着全国气温逐渐回暖，基建项目将集中迎来“开工潮”，钢材、砂石、水泥需求将快速增加；

粮食方面，随着饲料需求增长表现积极；

天气方面，3 月份北方大风、大雾天气频繁，船舶周转效率下降；今年第 1 号台风“杜鹃”2 月 18 日已生成，较去年的第 1 号台风“黄蜂”2020 年 5 月 12 日才生成，时间早了很多。



三、澳煤进口政策限制持续

受中澳关系影响，澳煤进口政策限制目前仍然持续，国内低硫高卡煤的缺口无法补充，市场上结构性缺货的问题持续。澳洲煤矿企业对后期中澳煤炭贸易前景预期不乐观，必和必拓公司已经开始谋划通过降价出售亚瑟山煤矿，减少损失走出困境。

四、大宗商品价格上涨，助推贸易热情

大宗商品方面，节后国内铁矿石期货明显上涨，国际铜、铝等金属继续创近年新高。市场分析普遍认为，受经济复苏、超宽松货币和财政政策等多重因素影响，大宗商品的“超级周期”或已开启，助推贸易热情。

五、远洋巴拿马型船市场行情火爆，兼营船外放加速

春节假期，远洋巴拿马型船、灵便船型市场向好，巴拿马型船行情更是十分火爆，在大西洋市场和 FFA 的带动下，Panamax 型、kamsarmax 型和 Post-Panamax 型散货船运价暴涨，某些冰级船日租金甚至超过 10 万美元。市场参与者对 2021 年全球经济复苏，干散货航运市场前景预期相当乐观。

沿海兼营运力外放加速。据不完全统计，截至 2 月 18 日，国内五星旗兼营船投放外贸比例已超过 70% 左右，沿海即期运力供给明显收紧。

六、船东信心开始恢复，市场预期大幅抬升

中国船东协会散货运输委员会 2 月 19 日发布了最新一期船东预期运价，主要船东对华南、华东航线周预期涨幅均值为 15.6%，部分乐观船东周预期涨幅达 40% 以上，随着节后市场的快速反弹，船东对市场修复上涨的心理预期进一步提升。

展望后市，2021 年是我国“十四五”开局之年，全面建设社会主义现代化国家新征程开启，宏观政策的连续性、稳定性、可持续性值得期待。根据目前各省已经公布的情况，全国大部分省份设定的 2021 年 GDP 增速目标在 6% 以上；其中湖北、海南设定的 GDP 增长目标最高为 10% 以上，2020 年 GDP 增速前三位的西藏、贵州和云南 2021 年的目标分别是 9% 以上、8% 左右和 8% 以上。2020 年 GDP 总量前十的省份中，除去湖北，河南、四川、福建和湖南的 2021 年 GDP 增



长目标也均超过 7%。

在经历了节前的非理性暴跌之后，预计节后在供需多种综合因素叠加影响下，沿海干散货运输市场将迎来快速修复行情。

来源：船贸易

【全球十大船东国最新排名出炉】

备受关注的全球十大船东国的船队总资产榜单，现已包括汽车运输船、滚装船和邮轮资产数据。这三种船型被纳入排名统计后，对各国的资产总值和排名均产生了重大影响。

十大船东国资产排名（按船型分类、2021 年 2 月）

第一位：日本

经历了动荡的 2020 年，在几乎所有船舶类型都经历了历史性的高点和低点之后，日本仍然以 1150 亿美元的总资产排名全球船东国首位。

2020 年下半年，在集装箱船市场上的收入增加，推动了日本已蓬勃发展的船队，继续获得了价值提升。

在前十大船东国家中，日本拥有的液化石油气船队价值最高，为 58 亿美元。

其汽车运输船队价值也居于榜首，达到了 73 亿美元，几乎是第二大汽车运输船队拥有国——挪威所有船队价值的三倍。

日本汽车运输船队所有权主要由远洋运输公司 NYK、MOL 和 K Line 共有，这些运营商与其他的行业领先者在同一贸易区域内展开正面竞争。

算上韩国的汽车运输船队，这些船舶的业务总量占据了亚洲向全球出口量的 70%以上。



第二位：中国

中国拥有的船舶总资产价值已升至全球第二位，资产总额达到 1080 亿美元。

中国在液化天然气船（LNG）和液化石油气船（LPG）领域增加了投资，加上去年下半年运价的飙升，推动了其在这两个市场的船队价值的激增。

2020 年下半年，中国的能源公司积极投资了大型液化天然气运输船和超大型乙烷运输船（VLEC）的新造船订单。

同时，集装箱船运价的飙升促使东方海外（OOCL）大量出手订购 ULCV，12 艘新造船订单的总花费就约 16 亿美元。

海丰国际（SITC）也趁着市场上涨的行情，订购了 14 艘灵便型集装箱船，这些船对区域贸易航线来说必不可少。

第三位：美国

美国以 950 亿美元的资产总额跃升至资产排名第三位，其中邮轮资产高达 630 亿美元。

这得益于世界最大的邮轮公司——嘉年华（Carnival）和皇家加勒比（Royal Caribbean）都来自美国。

尽管由于新冠疫情的全球大流行，邮轮行业受到了冲击，但美国仍然保持着全球最大邮轮船东国的地位。

另外，由于油轮收入长期走低，其价值在 2020 年下半年下跌，美国油轮船队的总价值也随之下降。

然而，船龄较小的液化石油气、液化乙烯和液化天然气运输船队的价值，却因为巴拿马运河延误、亚洲卸货时间延长以及大量船舶停滞在干船坞等原因造成运力中断，而导致船舶即期运价飙升而获得资产价值上涨，并在 2020 年底达到了 5 年来的最高水平。



美国也是知名的滚装船船东国，在该领域拥有总值为 19 亿美元的资产，这也帮助其提升了在前十大船东国的排名。

第四位：希腊

令人惊讶的是，希腊的排名降至第四位。

这一结果一方面受到本次统计中，其他国家的船队中包含了更多的邮轮、滚装船和汽车运输船资产的影响，另一方面也源于希腊拥有的船队资产总额比去年下降了 65 亿美元。

希腊船队总资产价值下跌，与 2020 下半年油轮收益长期低迷关系巨大。由于希腊为全球最大的油轮船东国，船队整体价值因此受到剧烈影响而降低。

同时希腊船东在油轮买卖上也十分积极，出售了 105 艘，但只购入了 70 艘，从而导致资产总额减少。

希腊船队中其他类型的资产，包括集装箱船、气体运输船和海工船在内的领域，目前保持相对稳定。

第五位：新加坡

新加坡船队的总价值仅发生了微小变化，排名降至第五。

该国船东对集装箱船和滚装船队的新投入，促使其船队总价值整体增加了 60 亿美元。在集装箱船方面，运价和二手船销售价格的上升，均反映出市场信心增强，价值因此水涨船高。

在船东 Cobelfret 的加持下，新加坡目前已成为全球第三大滚装船船东国。该公司在市场上的突出地位，支撑了新加坡在船东国资产排名中最终名列前茅。

第六位：德国



德国所拥有的船舶资产排名从 2020 年的第 8 位上升到了第 6 位，这主要得益于小型干散货船的资产价值由于高涨的运价而获得升值。

前几年，德国在船舶各领域相继成功完成了诸多再融资和重组，这意味着到 2020 年初，有相当数量的船东在危机中幸存了下来。

德国在邮轮领域的资产价值总额为 128 亿美元，使其船队总价值激增至 430 亿美元，较去年上扬 60%。

第七位：英国

英国的船队总价值增加了 150 多亿美元，排名提升两位，目前名列榜单第七位。这主要源于本次排名的数据纳入了邮轮的价值。

随着中国至欧洲出口量的大幅增长，英国的集装箱船队也得以复苏。圣诞季和英国脱欧之前的商品囤积，是推动该领域活跃度的关键推动因素。

第八位：韩国

韩国今年的资产排名下跌了两位，但其船队总价值仅发生 0.2% 的变化。该国拥有的油轮和散货船价值均有所下降，但这该下跌部分被纳入本次统计的汽车运输船船舶价值所抵消。

韩国也是全球汽车海运出口主导国之一。主要的船东公司包括近年来扩张了汽车和卡车专用运输船（PCTC）船队的 Glovis，以及由现代 Glovis 和起亚汽车共同持股 20% 的 Eukor。

高产量的汽车制造和海运出口使韩国成为第三大汽车运输船东国。

第九位：挪威

由海工船队价值的大幅下降，挪威所拥有的船舶总资产排名从 2020 年的第五位下降到当前的第九位。



新冠疫情以及由此导致的全球石油需求下降，是造成挪威总资产排名大幅下降的原因。

该国石油巨头积极削减资本支出，移动式海上钻井平台的作业项目被纷纷终止、暂停或推迟，几乎所有船龄的各类型海工船的价值都受到了打压。

包括 Borr Drilling 公司在内的主要移动钻井平台所有者，所拥有的资产总额大约损失了 5 亿美元。

第十位：瑞士

瑞士成功晋级前十大船东国榜单，而丹麦则跌出前十。

地中海邮轮公司（MSC Cruises）所拥有的价值 180 亿美元的大型或超大型邮轮，帮助了该国成为世界第二大邮轮船东，并助力其最终跻身于全球船东国前十强。

来源：VesselsValue

【油轮运价跌至 20 年来的最低水平】

克拉克森：油轮运价跌至 20 年来的最低水平

如信德海事网近日报道《油轮公司纷纷亏钱》在经历了去年上半年的火热市场后，油轮运费市场从去年下半年开始下跌，更是在去年最后一个季度跌入深渊。

克拉克森研究最新披露的数据显示，从 2020 年 9 月开始的 4 个月是油轮市场有记录以来最糟糕的一段时期。

船舶经纪公司克拉克森(Clarksons)的研究部门表示，1 月中旬，全球整个油轮船队的平均运价一度仅为每天 5229 美元——这是至少 20 年来的最低水平。



整个 1 月份的平均收益也下降到了每天 6295 美元，这也是过去 20 年来的第二低水平。

而从去年 9 月到今年 1 月的这段时间也是有记录以来运价最低的 4 个月，平均算下来每天仅为 7777 美元。

Clarksons Research 分析师 Rachel Ibbetson 表示，目前的情况实际上也并不令人陌生。比如 2018 年的时候，由于前两年油轮船队的强劲增长，出现了后续持续的盈利疲软期。

2018 年 2 月至 9 月，油轮平均收入为 8099 美元/天，是近几十年来日均收入持续低于 1 万美元的最长时间。

Rachel Ibbetson 表示：“最终，这段低收益时期引发了 30 多年来最大规模的油轮拆除热潮，数据显示 2018 年总共拆解了 2000 万 dwt 油轮。”

更早之前的 2009 年金融危机期间，石油贸易下降了 3.5%，是另一个油轮市场低迷的代表时期，当年 8 月，油轮的平均日收入降至仅 6261 美元，为过去 20 年的最低月平均收入。

随后运力过剩长期影响着油轮市场，2011 年下半年至 2013 年底期间的油轮平均收益仅为每天 12624 美元。

Rachel Ibbetson 表示：“Covid-19 疫情所引起的封锁措施对石油需求的影响和 Opec+原油减产，以及浮动库存逐步释放后油轮运力重新返回市场，对石油运输市场造成了压力，进一步压低了收益。”

Rachel Ibbetson 补充表示，好在 2020 年春季油轮的平均日收入达到了 69514 美元，这意味着整体来看 2020 年整体表现还是很强劲的。

对 VLCC 而言，去年每艘船扣除运营费用后的累计年收入估计达到 1600 万美元。这个数据是自 2008 年以来第二高的年度，几乎是 2010 年至 2020 年平均记录的两倍。

2021 年，油轮市场难逃离险境



克拉克森研究公司的数据显示，今年 1 月份海运石油量同比下降了 9%。

该公司表示，从事浮式存储的油轮运力水平已从 2020 年春季的高点回落，但仍值得注意，存储运力的进一步释放预计将在未来几个月从运力供给侧方面持续增加压力。

航运经纪公司 Braemar ACM Shipbroking 一名高级分析师也表示，由于中国进口持平和活跃船舶数量的强劲增长，这或将是 2021 年原油油轮市场可能不会出现全面复苏。

在周一举行的波交所论坛上，Braemar ACM Shipbroking 的苏伊士以东地区油轮研究主管 Anoop Singh 表示，油轮船东今年早些时候可能会实现盈利，但他警告称，油轮市场可能要到 2022 年中后期才能“完全摆脱困境”。

Singh 表示：“我们看到，可能要到 2023 年，原油船的利用率才会恢复到 2019 年的水平。”

中国因素至关重要

自 2020 年第二季度以来，全球最大的原油进口国中国一直引领着苏伊士东部地区的石油需求增长。但由于中国进口商去年已经利用廉价的原油充实了商业和战略储备，导致中国的原油库存大幅飙升。

Braemar 的数据显示，中国上月的库存约为 8 亿桶，较 2019 年 11 月的 3 亿桶多出了一倍以上。

Singh 预计，由于高油价、地缘政治和北京的进口政策等原因，中国炼油商今年或将减少库存，而不是增加进口。

Singh 表示，目前关于库存会有什么变化的确还有很多问号。“我们的基本假设是，库存的减少实际上将几乎完全抵消(中国炼油吞吐量)的增长。“中国 2021 年的原油进口或将表现平平。”



运力供给侧好坏消息参半

克拉克森的 Ibbetson 表示，“目前的低迷将持续多久仍有待观察，但短期前景来看似乎颇具挑战性，因为 Covid-19 大流行的负面影响仍很明显。”

但这位分析师也表示，目前也有一些积极因素的存在，比如目前新船订单处于较低水平。

此外，目前船队的老化可能会使更多船舶被送拆而给运力的缩减带来了希望，而疫苗的推广也或将对需求带来支持。

Ibbetson 说：“遭遇了充满挑战性的 2021 年初，船东们希望市场从低点开始改善会尽快实现。”

Braemar 预计，2021 年无涂层油轮船队的名义运力仅将增加 100 万载重吨，至 4.08 亿载重吨，这是自 2014 年以来的最小增幅。

这些数字考虑了预定交付的 1500 万载重吨运力和预测可能会被拆解的 1400 万载重吨运力。

但同时 Singh 也表达了另一个层面的担忧，并非所有的船队的“离队”都是“可见的”，因为一些老旧船舶可能会被转移到受制裁的委内瑞拉和伊朗原油贸易当中，进入这块市场后的船舶操作状况就将变得不透明。

该公司的数据显示，在 39 艘年龄在 20 岁或 20 岁以上的 suezmax 和 46 艘 VLCC 中，有 5 艘 suezmax 和 7 艘 VLCC 受到制裁。另外七艘 suezmax 和三艘 VLCC 正在进行与制裁有关交易。

Singh 预计，假设华盛顿（美国）在 2021 年下半年放松对伊朗的制裁，活跃船舶的数量就将在短时间内出现激增。

比如伊朗国家油轮公司（NITC）就有大约 39 艘-40 艘船舶能够加入正常的油轮市场，这就将从运力供给侧给市场带来拖累。

来源：信德海事



【2020 年新冠疫情令全球船舶融资需求大增】

2020 年，新冠疫情令全球船舶行业融资需求大增，仅证券融资就实现 555 亿美元融资规模，按融资规模计较 2019 年同比增加 68.0%。但是，船舶行业基本面整体走弱使得船舶融资始终处于一种“亚健康繁荣”的状态，无论是从短期的流动性指标，还是长期偿债能力指标上看，船舶行业融资都有较高风险。这种现状令融资机构更加厌恶风险，给船舶行业更高的风险溢价，也偏向于融资期限更短的融资项目。

但是 2021 年新年以来，美国国债市场却发出了一个积极信号，将利好船舶融资市场中长期走势，也将利好船舶行业整体的未来。截至 2021 年 2 月 21 日，美国一年期国债收益率与十年期国债收益率分别收于 0.056% 和 1.362%，较 2021 年年初的 0.112% 和 0.93% 分别下行 5.6bp 和上行 48.8bp。短期收益率和长期收益率走势相背令债券市场收益率曲线变得更为陡峭，美国十年期国债与一年期国债收益率利差达到 130.6bp 的历史高位，而且仍呈快速上升态势。根据经验，快速变得陡峭的收益率曲线意味着投资者对未来经济发展变得愈发看好，并且这种看多未来的情绪将对船舶行业等周期性行业产生更为积极的影响

来源：中国船舶经研中心

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	420~422	542~544	565~570		Firmer.
Tokyo Bay	445~447	535~540	740~745	Plus oil fence charge if any.	Firmer.
Shanghai	423~425	536~538	595~600	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	405~410	520~530	535~540	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	445.00	543.00	590.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	525~530	605~610		Firmer.
Rotterdam	378~381	495~500	540~545		Firmer.
Malta	S. E.	505~510	565~570		Firmer.
Istanbul	S. E.	527~532	570~575	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	520~525	600~605		Firmer.

截止日期： 2021-02-25



◆ 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	19/02/21	12/02/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,050	5,050	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,830	2,800	30	1.1%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,600	2,600	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,400	2,400	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	19/02/21	12/02/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,850	8,850	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,800	100	1.7%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,800	4,800	0	0.0%	
MR	52,000	3,400	3,400	0	0.0%	

截止日期: 2021-02-23

(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
1	Tanker	9,000	Dae Sun, S. Korea	2023	Petrocab - Morocco based	Undisclosed	product tanker
4	Container	16,000 teu	DSME, S. Korea	2023	Zodiac Maritime - U.K based	11,050	options declared, conventional fuelled, SOX scrubbers
1	Container	1,800 teu	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	Pan Continental - Chinese	Undisclosed	
4	PCTC	7,000 teu	Jinling, China	2023	NYK Line - Japanese	Undisclosed	LNG fuelled
2	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Trafigura - Swiss based	5,250	options declared, 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)	买家	备 注
ATLANTIC BEAR	BC	210,000		2021	China	5,300	Greek	
CAPE TRUST	BC	176,925		2006	Japan	1,700	Seenergy - Greek	BWTS fitted
GIOVANNI BOTTIGLIERI	BC	93,270		2009	China	1,025	Greek	
FORTUNE RAINBOW	BC	82,372		2008	Japan	1,400	Greek	
FORTUNE IRIS	BC	82,372		2009	Japan	1,485	Undisclosed	BWTS & scrubber fitted
KINOURA	BC	82,113		2012	Japan	1,800	Greek	BWTS & scrubber fitted
EVERGLORY	BC	81,666		2012	China	1,600	Undisclosed	BWTS fitted
NORD VENUS	BC	80,655		2011	Japan	1,650	Greek	
INSPIRATION	BC	80,323		2010	S. Korea	1,480	Castor - Greek	BWTS fitted
BULK HERO	BC	61,245		2016	Japan	2,050	Greek	
JIA YU SHAN	BC	58,054		2015	China	undisclosed	Undisclosed	
BEAUFORT	BC	57,022		2010	China	940	Greek	en bloc each, BWTS
ADIRONDACK	BC	57,017		2010	China	940	Greek	fitted
CERULEAN PHOENIX	BC	55,691		2009	Japan	1,050	Norwegian	BWTS fitted
FORTUNE BIRD	BC	55,640		2010	Japan	1,080	Undisclosed	
ZHONGYU 89	BC	54,808		2010	China	698	Undisclosed	at auction
GLOBAL FUTURE	BC	52,484		2006	Japan	800	Singaporean	BWTS fitted
OCEAN BARI-STAR	BC	38,243		2011	Japan	1,050	Undisclosed	
INDIGO SILVA	BC	38,090		2014	Japan	1,040	Orient Shipping Rotterdam - Dutch	
ANGELIC ZEPHYR	BC	37,780		2014	Japan	1,470	Greek	
ANGELIC	BC	37,780		2014	Japan	1,470	Greek	Tier II, BWTS fitted
CIELO DI SAN FRANCISCO	BC	37,056		2011	S. Korea	1,300	Undisclosed	
EDEN BAY	BC	28,342		2008	Japan	640	Egyptian	BWTS fitted
CONTINENTAL TAIGA	BC	28,338		2009	Japan	660	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
ACACIA MAKOTO	CV	24,279	1,858	2004	China	695	MSC - Swiss	
RHL AURORA	CV	23,685	1,740	2006	China	650	MSC - Swiss	
VORONEZH	CV	23,063	1,728	2008	Poland	900	MSC - Swiss	



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
NEWTON	TAK	307,284		2009	China	3,600	Chinese	3 yrs BB back @ ave. \$22.5k
BUNGA KASTURI EMPAT	TAK	300,325		2007	Japan	3,000	Undisclosed	
HUNTER ATLA	TAK	300,300		2019	S. Korea	8,450	U. A. E	
SILIA T	TAK	164,286		2002	S. Korea	1,490	Undisclosed	
NELL JACOB	TAK	159,999		2003	S. Korea	1,570	Undisclosed	
SKS SEGURA	TAK	158,784		2007	S. Korea	2,000	Undisclosed	
AMAZON EXPLORER	TAK	72,910		2002	S. Korea	910	Indian	
FPMC 24	TAK	49,499		2010	S. Korea	1,200	Greek	
BRIGHT FORTUNE	TAK	48,008		2010	Japan	1,380	Velos - Greek	BWTS fitted
MATTHEOS I	TAK	45,557		2004	Croatia	1,050	Far East	
METHANE PATRICIA CAMILA	TAK/GAS	86,272		2010	S. Korea	undisclosed	Meiji Shipping - Japanese	*
METHANE MICKIE HARPER	TAK/GAS	86,170		2010	S. Korea	undisclosed	Meiji Shipping - Japanese	

◆ 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
KT 05	BC	47,375	5,806	1998	Japan	427.00	
KT 02	BC	45,725	7,528	1998	Japan	427.00	
ORHAN-Y	BC	27,562	5,711	1984	Japan	395.00	
FORMOSA EIGHT	TAK	35,621	7,337	1996	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
POWER LOONG	BC	69,618	9,804	1992	Japan	440.00	
VICTORIYA	BC	41,260	9,590	1995	Bulgaria	460.00	
SALA 1	TAK	27,925	8,058	1995	Spain	415.00	

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
BALI SEA	OTHER/PCC	22,268	12,073	1982	Japan	undisclosed	



◆ALCO 防损通函

【美国对委内瑞拉的制裁】

本通函介绍了美国政府近期将委内瑞拉海事管理机构（Instituto Nacional de los Espacios Acuaticos，简称“INEA”）列入制裁名单的相关情况。

INEA 由于在委内瑞拉的石油部门开展业务，并且为委内瑞拉的国有石油公司 PdVSA 提供过援助，因此根据 13850 号行政命令，被列入制裁名单。

【避碰规则：狭水道条款与交叉相遇条款的碰撞】

大型集装箱船“Ever Smart”轮与超大型油轮“Alexandra 1”轮之间发生的碰撞案件，给人们提出了一个如何理解避碰规则的关键问题：当狭水道条款与交叉相遇条款发生冲突时，交叉相遇条款是否依然适用？

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
2021-02-26	647.130	786.860	6.083	83.449	906.290	62.553	1155.060	509.150	513.180
2021-02-25	645.220	785.010	6.091	83.205	912.610	62.630	1139.190	514.170	515.640
2021-02-24	646.150	784.990	6.138	83.339	911.930	62.554	1145.630	510.910	513.040
2021-02-23	645.160	784.970	6.146	83.206	907.910	62.639	1147.150	510.810	511.700



2021-02-22 645.630 782.400 6.117 83.272 904.920 62.563 1146.920 508.360 511.840

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	0.08013	1 周	0.09275	2 周	--	1 个月	0.1145
2 个月	0.15013	3 个月	0.18975	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.19938	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.278		

2021-02-24

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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