



全一海运市场周报

2021.03 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.03.01 - 03.05\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求总体回落 多数航线运价下调】

本周，中国出口集装箱运输市场运输需求总体回落，部分航线舱位紧张状况有所缓解。由于出现货量缺口，多条航线订舱运价出现明显回落，综合指数持续下跌。3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2721.94点，较上期下跌1.9%。

欧洲航线：虽然疫情影响下的船期紊乱、空箱回运速度不足等状况依然存在，但整体供应链的运行效率处于逐步恢复中。而随着节前囤积货源耗尽，市场总体运输需求较此前有所下降。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在九成以上，且不同航班之间分化较大。在部分航商下调订舱运价带动下，即期市场运价继续回落。3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3966美元/TEU，较上期下跌2.0%。地中海航线，市场基本面略好于欧洲航线，运输需求仅有小幅波动。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。多数航班订舱运价维持不变，部分航班有小幅下调。3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4078美元/TEU，较上期下跌1.7%。

北美航线：市场运输需求强劲，货量总体依然保持在高位。同时，该航线上目的港拥堵和空箱回运不足状况仍然存在，航线运能不足状况延续。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率接近满载。多数航班订舱运价保持稳定，小部分航班订舱运价略有波动。

波斯湾航线：市场货量略有下滑，但总体仍处于较高水平。航线运力规模平稳，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九成左右。由于部分航班出现货量缺口，订舱运价相应有所下调，引起市场跟进，即期市场运价持续回落。3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1531美元/TEU，较上期下跌9.5%。

澳新航线：市场运输需求较此前略有下滑，供需关系总体保持在较好水平。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在95%左右。由于货量恢复速度不及预期，



市场上空余舱位数量有所增长，部分航班订舱运价出现下调，即期市场运价小幅回落。3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2247美元/TEU，较上期下跌5.9%。

南美航线：目前区域疫情状况依然较为严峻，但因运输市场处于节后空窗期，运输需求恢复仍有待时间。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在九成以上，各航班装载率水平分化较大。为获取更多货源，多个航班订舱运价较此前有所下调，带动即期市场运价继续下行。3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7801美元/TEU，较上期下跌3.9%。

日本航线：本周运输需求平稳，市场运价小幅下跌。3月5日，中国出口至日本航线运价指数为895.00点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【利好因素持续影响 沿海运价继续上涨】

本周，在外贸运输市场强势表现以及国内散货运输需求向好的带动下，沿海运力供给偏紧，运价继续上涨。3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1241.58点，较上周上涨11.4%。

煤炭市场：市场需求方面，十五过后，工厂开工率趋于正常，工业用电需求持续回暖，整体用电水平较前期有所改善。同时，进入3月长协合同兑现期，电厂计划量增多，市场成交气氛升温。不过华南、华东等地气温整体回升，民用耗电季节性下滑。加上下游库存相对充裕、后期煤炭市场仍将长时间处于淡季行情，一定程度限制了煤炭需求的回暖。煤炭价格方面：工厂企业生产恢复正常，用电需求稳步增长，下游日耗煤量回升，且好于往年同期，煤炭需求持续转好。供给方面，两会召开，主产区生产受限。此消彼长，煤炭现货价格显企稳迹象，港口部分优质煤再现偏紧，价格上涨。运价走势方面：伴随用电耗煤量逐渐回升，煤炭运输需求稳中向好。不过运价上涨的主要动力来自于国际航线运价上涨以及非煤货种运输需求的改善。基建项目陆续开工，钢铁、水泥等行业开工率回升，砂石等非煤货种运输需求节后转好明显。外贸运输市场呈现出一片欣欣向荣的景象，大量兼营船舶转运外贸航线，加上北方大风和长江口大雾的影响，国内沿海运力明显减少。供不应求格局下，船东心态强势，沿海煤炭运价上半周持续上扬。下半周开始，由于市场运价上涨迅速，挤占煤价利润空间，部分货主暂缓订货，保持观望，市场闲置船舶增多，沿海煤炭运价步入下行通道。



3月5日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1314.94点，较上周上涨15.6%。3月5日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收1069.45点，较上周五上涨22.9%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为45.1元/吨，较上周五上涨9.1元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为53.2元/吨，较上周五上涨7.9元/吨。

金属矿石市场：两会召开，限产措施对铁矿石阶段需求形成一定打压。不过由于利润尚可，宏观预期较强，钢厂生产积极性较高，复产高炉较多，铁矿石需求节后稳步向好。总体来看，铁矿石运输需求节后呈逐渐恢复态势，不过近期两会召开，对运输需求恢复产生一定影响，运量增量有限。铁矿石运价主要上涨动力仍来自煤炭运输市场。3月5日，沿海金属矿石货种运价指数报收1145.30点，较上周上涨8.1%。

粮食市场：目前，受养猪产能恢复影响，饲料需求不断增加。不过玉米价格大涨，养殖业大量利用替代玉米的其它粮食作物，对玉米需求形成冲击。下游大量使用玉米替代作物，玉米价格后期走势不明朗，贸易商操作谨慎，发运需求一般。粮食运价仍以跟随煤炭运价为主。3月5日，沿海粮食货种运价指数报1187.30点，较上周上涨8.2%。

成品油市场：各地工矿、基建等户外用油单位陆续复工生产，成品油需求逐渐启动，但恢复情况不及预期，下游需求仍然偏弱，中下游库存增加，业者转为消化库存为主。成品油运输需求总体低迷，上游发货量有限，下游卸货困难，运价仍处于相对低位。3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1070.73点，较上周下跌0.4%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型运价集体上涨 综合指数涨幅扩大】

国际干散货运输市场依然高烧不退，尤其是中小型船市场，租金水平持续高位，实属历年罕见，海岬型船市场活跃度上升，运价也有所上涨，在三大船型普涨的情况下，远东干散货指数涨幅扩大。3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1405.29点，运价指数为1125.45点，租金指数为1825.06点，较上周四分别上涨9.7%、7.5%和11.9%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场大幅上涨，远程矿航线小幅跟涨。太平洋市场，上半周，太平洋市场气氛不错，澳大利亚铁矿石货盘有所增多，澳大利



亚至青岛航线运价报价略有上调。下半周，澳大利亚铁矿石正常出货，国内华东地区前期降雨导致部分运力有所延迟，FFA 远期合约价格上涨明显，带动市场情绪，且巴拿马型船租金持续高位，带动海岬型船太平洋市场运价调涨至 8 美元/吨之上。3 月 4 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 16699 美元，较上周四上涨 49.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.453 美元/吨，较上周四上涨 18.7%。远程矿航线，本期巴西市场虽然有租家询船，但淡水河谷报价较低，由于太平洋市场运价明显上涨，巴西图巴朗至青岛航线运价小幅跟涨。3 月 4 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 16.561 美元/吨，较上周四上涨 3.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场租金持续高位波动，粮食航线运价先降后升。太平洋市场，国内沿海运输市场运价大幅上涨，少量兼营船回归内贸，依然有不少运力放至南美，太平洋市场运力紧张的局面持续，尽管回国的印尼煤货盘不多，但由于缺船，船东心态很好，太平洋市场租金持续高位波动。3 月 4 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20514 美元，较上周四上涨 0.9%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 18529 美元，较上周四上涨 1.6%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 8.806 美元/吨，较上周四上涨 3.2%。粮食航线运价先降后升，本周初，市场运价延续上周末小幅下跌走势。下半周，巴西 4 月份货盘陆续放出，而压港状况依然未有缓解，市场运力紧缺，且 FFA 远期合约价格上涨，粮食运价止跌再次上扬。3 月 4 日，巴西桑托斯至中国北方港口 6 万吨货量的粮食航线运价为 46.917 美元/吨，较上周四上涨 0.7%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场先稳后升。继上周超灵便型船东南亚市场租金创历史新高后，本周初市场相对安静，租金高位波动。周中开始，镍矿、煤炭、水泥熟料等货盘陆续释放，印度洋市场再次火热，市场可用运力紧张状况再次加剧，船东依然信心十足，东南亚市场租金再次上行。3 月 4 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 18938 美元，较上周四上涨 3.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 21909 美元，较上周四上涨 4.8%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 15713 美元，较上周四上涨 9.5%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 13.414 美元/吨，较上周四上涨 8.3%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 17.309 美元/吨，较上周四上涨 26.6%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位徘徊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 2 月 26 日当周美国除却战略储备的商业原油库存创下自 2020 年 11 月 13 日当周以来最大增幅，汽油库存创 1990 年以来最大降幅，精炼油库存降幅创历史新高，美国上周原油出口增加，原油产品四周平均供应量较去年同期减少 4.2%。欧佩克+于周四举行了会议，会议



认为最近的油价回升可能更多是由金融参与者造成的，而不是实际基础的改善，必须保持警惕和谨慎。沙特及欧佩克+盟国决定继续控制石油供应，维持目前的减产规模，只有俄罗斯和哈萨克斯坦获得豁免，可以小幅增产。美联储保证利率将在一段时间内维持在低位，提振了投资者的风险偏好，也提振了全球金融市场，但也必须考虑新冠病毒带来的持续风险，全球多个地区过去一周新增确诊病例的整体增速较上一周出现反弹，目前来看在今年年底前结束新冠疫情的想法并不现实，应尽可能控制病毒传播，以避免病毒出现变异。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 66.99 美元/桶，较 2 月 25 日上涨 0.31%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位波动，苏伊士型油轮运价稳中有升，阿芙拉型油轮运价小幅上涨。中国进口 VLCC 运输市场运价底部徘徊。3 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 527.58 点，较 2 月 25 日下跌 1.50%。VLCC 市场持续低迷，成交平淡，船位依旧充足，在目前的市场水平下大部分船东的收益都是负值，下行空间有限，运价底部徘徊。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）始终徘徊在负数区间，西非航线日均 TCE（等价期租租金）小幅波动。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS30.92，较 2 月 25 日下跌 2.4%，CT1 的 5 日平均为 WS31.34，较 2 月 25 日下跌 3.0%，TCE 平均-0.3 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 0.4%，平均为 WS34.82，TCE 平均 0.4 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平稳中有升。西非至欧洲市场运价上涨至 WS61（TCE 约 0.6 万美元/天）。黑海到地中海航线运价保持在 WS75（TCE 约 0.8 万美元/天）。亚洲进口主要来自美湾和非洲，一艘 13 万吨级船，美湾至新加坡，3 月 8 日至 10 日货盘，成交包干运费约为 300 万美元。一艘 13 万吨级船，利比亚至中国宁波，3 月 9 日至 10 日货盘，成交包干运费约为 260 万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线持续上扬，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅上涨。7 万吨级船加勒比海至美湾运价小幅下跌至 WS144（TCE 约 2.0 万美元/天）。跨地中海运价大幅下跌至 WS102（TCE 约 1.0 万美元/天）。北海短程运价小幅下跌至 WS95（TCE 约 0.2 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS88（TCE 约 1.4 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS88（TCE 约 0.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS84（TCE 约 0.4 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线持续回暖，欧美航线稳中有降，综合水平小幅下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS119（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS92（TCE 约 0.5 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS74（TCE 约 0.2 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价稳定在 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 WS113（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 0.4 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合船指维稳上扬 内河散货成交激增】

3月3日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数持续微涨，为1034.70点，环比上涨0.98%。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+0.33%、+1.23%、-0.70%、+2.56%。

本周国际干散货运输市场，巴拿马型船领涨市场，大西洋煤炭、粮食货盘活跃，巴西粮食主要港口压港较去年更为严重，芬兰湾海冰状况恶化大幅提振巴拿马型船市场，运价涨至十年来高位，海岬型船在市场带动和燃油价格影响下有所提振。本周BDI指数有所下跌，周二收于1673点，环比下跌2.11%。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—1229万美元、环比上涨5.00%；57000DWT—1430万美元、环比下跌0.38%；75000DWT—1915万美元、环比上涨0.18%；170000DWT—2441万美元、环比上涨0.26%。本期，国际二手散货船市场成交量大幅回落，共计成交17艘（环比减少33艘），总运力149.73万DWT，成交金额27753万美元，平均船龄9.65年。

欧佩克国家将从4月份起增加石油产量的预期推低了油价。该组织将于周四召开会议，可能讨论允许至多每天150万桶原油重返市场的问题。由于沙特阿拉伯自愿减产，欧佩克石油产量在2月份下降，结束了连续7个月的增长。中国2月制造业活动增速降至九个月低点，这可能抑制中国的原油需求，并打压油价，而中国这个全球最大石油进口国的原油购买量最近已有所减少。布伦特原油价格周二收于64.27美元/桶，环比下跌0.33%。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—2177万美元、环比下跌0.63%；74000DWT—2418万美元、环比下跌0.06%；105000DWT—2984万美元、环比下跌1.00%；158000DWT—3821万美元、环比下跌0.47%；300000DWT—6888万美元、环比上涨3.30%。本期，二手油轮市场成交量断崖式下跌，成交7艘（环比减少14艘），总运力138.73万DWT，成交金额21425万美元，平均船龄13.60年。

本周，沿海散货运输市场。由于今年鼓励员工春节就地过年，企业开工较往年明显提前，以及三月初全国“两会”保供影响，都将对市场带来积极影响。此外，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。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—200.86万人民币、环比下跌0.91%；5000DWT—1245.47万人民币、环比下跌0.41%。本期，沿海散货船市场成交量小幅上涨，共计成交3艘（环比增加3艘），总运力0.208万DWT，成交金额282.32万元人民币，平均船龄13.10年。



近期，二手内河散货船价格全面看涨。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—56.31 万人民币，环比上涨 0.25%；1000DWT—129.34 万人民币，环比上涨 3.27%；2000DWT—248.33 万人民币，环比上涨 3.22%；3000DWT—361.84 万人民币，环比上涨 3.05%。本期，内河散货船市场成交量大幅上扬，共计成交 169 艘（环比增加 90 艘），总运力 29.28 万 DWT，成交金额 33345.5 万元人民币，平均船龄 9.35 年。

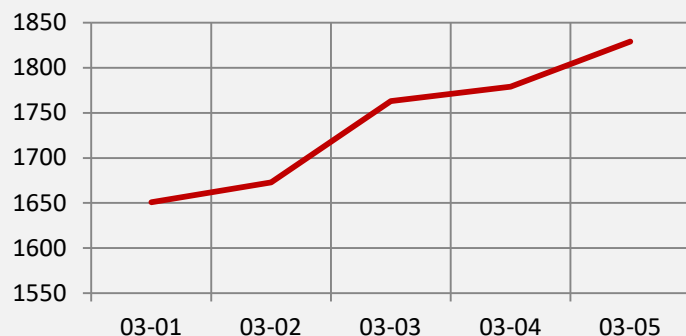
来源：上海航运交易所

2. 国际干散货海运指数回顾

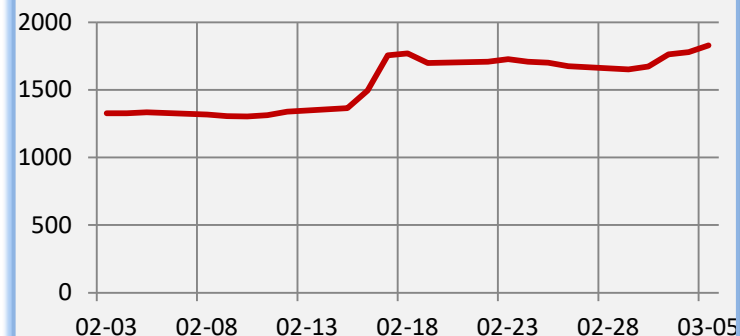
(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

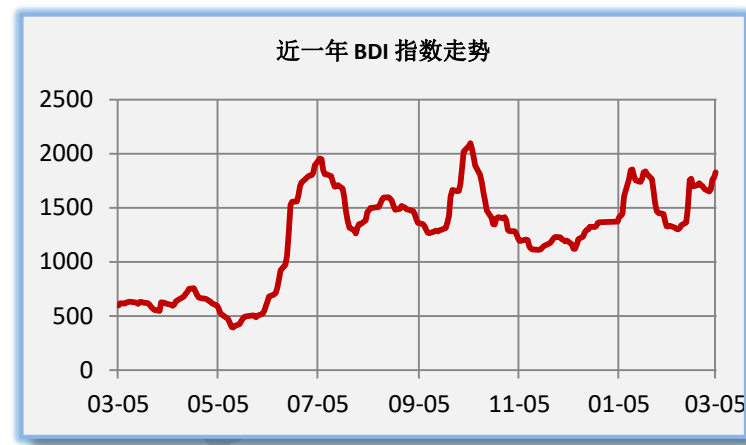
波罗的海指数	3 月 1 日		3 月 2 日		3 月 3 日		3 月 4 日		3 月 5 日	
BDI	1,651	-24	1,673	+22	1,763	+90	1,779	+16	1,829	+50
BCI	1,408	-31	1,465	+57	1,677	+212	1,673	-4	1,784	+111
BPI	2,086	-54	2,100	+14	2,161	+61	2,212	+51	2,241	+29
BSI	1,879	+1	1,879	0	1,889	+10	1,900	+11	1,917	+17
BHSI	1,079	+9	1,087	+8	1,091	+4	1,099	+8	1,131	+32

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	26/02/21	19/02/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	18,750	18,250	500	2.7%
	一年	18,000	17,750	250	1.4%
	三年	16,250	15,750	500	3.2%
Pmax (76K)	半年	17,750	17,750	0	0.0%
	一年	15,000	15,000	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	20,000	17,000	3000	17.6%
	一年	15,250	14,500	750	5.2%
	三年	11,250	10,750	500	4.7%
Hsize (30K)	半年	15,750	12,500	3250	26.0%
	一年	12,750	11,500	1250	10.9%
	三年	9,750	9,250	500	5.4%

截止日期: 2021-03-02



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Donghae Star' 2012 82861 dwt dely Port Kelang 23 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$20,600 - Axle Marine

'Alpha Discovery' 2016 82057 dwt dely Onahama 7/12 Mar trip via EC Australia redel Taiwan \$21,000 - Norden

'Star Topaz' 2019 82044 dwt dely Lanshan 10/18 Mar trip via Nopac redel Indonesia \$21,250 - Omega

'Aquagrace' 2017 81791 dwt dely Tuticorin 7/8 Mar trip via EC South America redel Singapore-Japan \$25,500 - Raffles

'Bulk Castor' 2015 66624 dwt dely Umm Qasr 10/11 Mar trip redel USG intention urea \$20,000 - cnr

'Ocean Conqueror' 2018 63362 dwt dely Beihai 12 Mar trip via Indonesia redel China \$21,750 - Hengda

'Ignazio' 2010 58126 dwt dely Chittagong 9 Mar trip via EC India redel China \$31,000 - Allianz Bulk

'Darleakay' 2012 58018 dwt dely Mundra 15-16 Mar trip via WC India redel Chittagong intention slag \$31,000 - Golden Core Trading

'Nikitis' 2010 57022 dwt dely Haldia prompt trip via EC India redel China \$32,000 - cnr

'Shi Zi Feng' 2011 56625 dwt dely Mumbai 10 Mar trip via WC India redel Chittagong intention slag \$32,000 - Golden Core Trading

'Izumo Hermes' 2020 37301 dwt dely E Med prompt trip via Black Sea redel China \$35,000 - TKB



'Maas Confidence' 2016 34914 dwt dely Burgas prompt trip redel USG approx. \$19,250 - TAF

(2) 期租租船摘录

'Seacon Shanghai' 2019 80811 dwt dely North China 16/31 Mar 5/8 months redel worldwide \$20,500 - Cobelfret

'Medi Astoria' 2017 61228 dwt dely Japan 20/30 Mar 12 Months redel worldwide \$17,700 - cnr

'Teal Bay' 2007 32327 dwt dely Icdas 14 Mar 3/5 months redel Atlantic \$18,500 - Allianz Bulk

4. [航运&船舶市场动态](#)

【三大船公司：集装箱贸易混乱局面将持续到第三季度才能解决！中美引领复苏】

三大船公司告知托运人，集装箱贸易混乱的局面预计需要等到下半年才能恢复正常。日前世界三大全球领先航运公司海洋网联（ONE）、赫伯罗特（Hapag-Lloyd）和马士基（Maersk）的首席执行官在由“Journal of Commerce”举办的全球顶级集装箱航运盛会 TPM 上发表演讲，在此期间三大运营商巨头讨论了当前供应链的僵局以及摆脱当前集装箱危机的潜在途径。

日本航运公司 ONE 的首席执行官 Jeremy Nixon 在讨论与北美港口效率相关问题时表示，由于工作时间大幅减少，北美码头效率比亚洲同行落后 50%。

当被问及跨太平洋航线何时能恢复正常的货物流时，Jeremy Nixon 说，由于所有船只都在北美港口停靠或待泊，“我们在亚洲的船只实际上已经快用完了。”

Jeremy Nixon 表示：“坦率地说，我们可能还有三到四个月的时间来解决这个问题。”他补充称：“希望到 2021 年下半年，我们应该会看到更加稳定的贸易状况。”



像 Jeremy Nixon 一样，赫伯罗特（Hapag-Lloyd）首席执行官 Rolf Habben Jansen 也谈到，目前集装箱和班轮的供应都很紧张，再加上码头的延误，已经造成了一场“每个人都需要应对的完美风暴”。“我们将有望在一两个季度内恢复正常水平。”这位赫伯罗特 CEO 表示，近几个月市场出现的峰值对所有人来说都不是好事，并呼吁市场回归稳定。Habben Jansen 预测：“到第三季度，目前乱局或多或少应该恢复正常。”

全球最大的集装箱运输公司马士基海运物流（AP Moller-Maersk Ocean&Logistics）首席执行官 Vincent Clerc 表示，全球供应链从未经历过过去几个月的压力测试。

与其他班轮同行一样，Vincent Clerc 指出，北美沿海地区的投资不足是当今备用货箱危机的一个关键问题。其表示，尽管集装箱运输业已经获得了可观的利润，但对他和马士基公司同事来说，这并不是一个“高光时刻”，因为所有的不便之处都在于客户面临着延误和“rolled cargoes”的麻烦。

Sea-Intelligence 的最新数据显示，1 月份全球船期可靠性下降至 34.9% 的历史低点，换句话说，只有三分之一的货箱准时到达，而恰恰在这段时间里，托运人为他们的货物支付了创纪录的运费。

根据 Sea-Intelligence 的分析，对于亚洲-北美西海岸，近 87% 的货物是上月末抵达的。而这些货物平均延误超过 10 天。

去年，全球集装箱供应链中几乎没有不受到码头严重拥堵的影响，但 IHS Markit 日前发布的最新数据表明，这个问题变得多么严重。去年下半年，船舶在世界各地港口停留的时间大幅增加，而受拥堵影响最严重的是运力较大的船舶。

在港口停靠交箱量达到 6000 或更多箱量的船舶，其平均停泊时间增加了 20% 达到 83 小时以上。IHS Markit 计算了从到达 port limits 到离开泊位的港内时间，但不包括在港口外的等待时间，这意味着“由于船舶在港口外长期停泊，等待可用泊位，因此船舶的总体延误可能会更高”。

一些受到的冲击比较严重的港口：洛杉矶和长滩超过 6000 交箱量的船舶的平均停泊时间从 2020 年第三季度的 112 小时上升到第四季度的 170 小时以上（而 2019 年第四季度为 102 小时）。同样，拥堵也困扰着英国费利克斯托港（Felixstowe）的运营，在该港，超过 6000 交箱量船舶的平均进港时间增长了 34%，超过 92 小时。



Vincent Clerc 告诉 TPM 代表，马士基认为目前消费者需求的意外激增是暂时的，马士基预测在 2021 年期间将恢复到与 2019 年的类似的较正常水平；疫情并未改变马士基对该行业的长期看法，长期增长的预期“相当低迷”。Vincent Clerc 说：“没有人会认为目前的出货量将成为经济加速增长的新常态。”马士基海运物流首席执行官还告诉与会代表，他预计在五年内该公司近 100% 的业务将建立在双向约束性合同的基础上。Vincent Clerc 告诉说：“我们清楚地知道我们将为彼此做些什么。”

IHS Markit 首席经济学家 Nariman Behravesht 在 TPM 会议上表示，美国港口集装箱和货运储备减少的速度取决于美国控制 COVID-19 大流行的速度有多快，有更多的人接种疫苗。疫情尤其是感染率上升，与港口拥堵直接相关。他说：“大流行，疫情尤其是感染率上升，与港口拥堵直接相关。”

Behravesht 表示：“到下半年，我们将看到集装箱运输和港口的压力大大减轻，但我认为上半年不会看到很大的压力。” Behravesht 认为 2020 年下半年美国的进口激增不会重演。

Behravesht 表示，中国和美国的复苏情况要比欧洲和日本好得多。欧洲和日本正经历更为剧烈的“W”型复苏，正面临第二次陷入衰退。他说：“中国和美国在经济活动方面表现不错，但欧洲和日本就不行了。” IHS Markit 在 2 月份将其对 2021 年美国经济增长的预测从 1 月份的 4% 上调至 5.7%。相比之下，去年的下降了 3.7%。2020 年，主要经济体中只有中国避免了经济衰退，GDP 增长了 2.3%。IHS Markit 的数据显示，预计 2021 年中国 GDP 将增长 7.6%。

欧元区经济正从比美国更严重的衰退中复苏，去年 GDP 下降 6.8%，预计今年将增长 3.8%。日本去年 GDP 下降了 5.2%，IHS Markit 预计 2021 年日本经济只会增长 2.2%。

来源：海运网

【油轮市场复苏失败，全球运价跌至 20 年来最低水平】

去年 12 月，航运市场普遍预期全球油轮行业将触底反弹，开始逐步复苏。但最新数据表明，这一市场暂时复苏失败。

据船舶经纪公司克拉克森（Clarksons）研究部最新数据显示，今年 1 月，全球油轮船队的平均运价为 5229 美元/天，是近 20 年来的最低水平。



同月，油轮的平均收益降至 6295 美元/天，也是近 20 年来的最低的水平。

国际航运新闻（International Shipping News）报道称，2 月中上旬，超大型油轮（VLCC）的市场平均收益率约 3416 美元/天，仅是波罗的海国际航运公会（BIMCO）估计的 2.5 万美元/天盈亏平衡点的 13.67%。

海事信息咨询服务信德海事网报道称，克拉克森分析师雷切尔·伊贝森（Rachel Ibbetson）表示，新冠疫情引起的封锁措施对石油需求造成了影响。此外，欧佩克+原油减产，以及海上浮式储油库存逐步释放后油轮运力重返市场等，对油轮运输市场造成了压力。

克拉克森研究报告称，从事浮式存储的油轮运力水平已从 2020 年春季的高点回落。随着浮式储油运力的进一步释放，预计未来几个月的运力供给将增加竞争压力。

国际航运新闻报道称，今年 2 月，美国能源信息署（EIA）估计，欧佩克的原油日产量为 2480 万桶，比去年 2 月减少了 320 万桶。这表明，全球石油需求尚未出现强劲复苏。

EIA 估计，全球石油需求需要到 2022 年三季度才能恢复到 2019 年四季度的水平，并预计今年的原油需求量将达到 9780 万桶/日。这虽比去年增加了 560 万桶/日，但仍比 2019 年下降了 340 万桶/日。

全球石油需求的缓慢恢复，意味着油轮运输业也将面临长达约两年的困难期。

布雷马尔 ACM 船舶经纪公司（Braemar ACM Shipbroking）苏伊士以东地区油轮研究主管阿诺·辛格（Anoop Singh），在接受信德海事网采访时表示，全球油轮市场可能要到 2022 年中后期才能完全摆脱困境，即油轮的收益率可能会恢复至 2019 年的水平。

去年，全球油轮运输市场经历了大起大落的过山车式行情。

当年 3 月，欧佩克+谈判破裂后，沙特发动价格战，国际油价因此暴跌，促使海上浮式储油需求大增。VLCC 现货运价和定期租船价开始飙升，一度较年初涨



价逾六成。

5 月，欧佩克+减产协议生效，以及新冠疫情导致全球原油需求减少，全球原油油轮收益开始回调。VLCC 收益一度在九天内暴跌近八成。

7 月，受中国增加原油进口、全球租船询价增多等因素影响，全球 VLCC 各船型各航线租金又回升了，一周内曾涨价超五成。

随后，在疫情影响和原油整体需求下滑的背景下，全球油轮市场持续呈现疲软态势。11 月，全球 VLCC 平均收益降至 1.14 万美元/天，不到 3 月最高收益 25 万美元/天的二十分之一。

去年 12 月中，国际航运新闻网报道称，市场迹象表明，11 月油轮市场收益可能已经触底，到 2021 年一季度，全球油轮市场或逐步开始复苏。

来源：界面新闻

【船东船厂博弈开始！今年新造船市场如何走？】

随着船市的逐渐复苏，船东加快了新船订造步伐，今年以来市场上新船订单明显增长，随之而来围绕船价问题，船东和船厂的真正较量也将在今年正式开始。

韩国船企 2020 年完成了超出预想的新船接单量，年度接单金额达到了 220 亿美元，大大超出此前预测的 158 亿美元。特别是在 11 月至 12 月两个月时间内，就承接了 114 亿美元的新船订单。新的一年，韩国造船三巨头的“接单拉力赛”仍在继续。

据韩国造船业最新数据统计，今年前 2 个月现代重工集团、三星重工、大宇造船等三大造船企业总计承接新船订单金额达到 52.6 亿美元，占今年全年经营接单目标 304 亿美元的 17.3%。

这是韩国三大船企 4 年来的最好开局。克拉克森的数据显示，去年前 2 个月，因为疫情影响韩国三大船企接单量仅为 5 艘约 5.76 亿美元，仅相当于总接单量 5%左右。在造船业状况尚属平稳的 2018 年和 2019 年，韩国三大船企前 2 月的接单占比分别为 14.6%和 16%。



韩国业界人士预计，今年第一季度持续的造船企业接单热潮将在第二季度多少有所放缓。韩国韩华投资证券株式会社研究员李奉镇表示：“进入第二季度后，如果造船企业手持订单情况好于去年，船坞坞期计划相对比较饱满，那么新造船市场的状况就将发生变化。”也就是说，随着新船订单的增加，2022 年的工作量得到保证、手持订单增加的造船企业就有了向船东提出更高建造单价的底气。

据克拉克森透露，韩国三大造船企业 2022 年的新船交付预定量是 2021 年的 70%。虽然 2023 年的交付预定量仅为 2021 年的 45%，但如果被称为“大鱼”的卡塔尔项目的 LNG 船订单得到落实，就相当于确保了 80% 的物量。

新造船价格的变动，必然会随着造船企业的手持订单量增加而发生。已经确保 2 年以上工作量的韩国造船企业提高建造单价将变得容易。李奉镇表示：“随着时间的推移，船东们很有可能成为越来越着急的一方。预计从今年下半年开始，船价也将正式进入上升轨道。”

长期以来，较低的船价已经成为造船企业改善收益的绊脚石。比如韩国造船企业的主力船型 LNG 船，其建造单价仍然停留在较低的水平。17.4 万立方米级 LNG 船的建造单价自 2016 年 6 月跌破 2 亿美元大关之后，已经连续几年停留在 1.8 亿美元~1.9 亿美元之间。

体现全球造船市场形势的新造船价格指数也依然处于较低水平。去年 12 月，克拉克森新造船价格指数比上月上升了 1 点，达到了 126 点，但与去年年初的 130 点相比，下跌了 4 点。

自 2008 年处于超级景气期的全球造船业创下超过 190 点的新造船价格指数之后，受全球金融危机的影响，新造船价格指数一直在走下坡路，2011 年暴跌至 140 点。此后，随着全球经济特别是欧洲经济的长期疲软，新造船价格指数一直处于 120~130 点的区间。

不过随着接单量的增加，订单储备已经更加充裕的造船企业，将在与船东进行的造船价格谈判中显示出优势，船价有可能会呈现上升趋势。

韩国造船业人士分析认为，造船企业为了确保明年的造船开工量不减少，初期仍会目前的较低价格承接新船订单，但随着工作量的增长，船价会步入上升轨道，全球海运造船市场将以供给端（船厂）为中心发生变化，因此会出现上述现象。

李奉镇说：“当然，最终而言，确保工作量是比提高船价更重要的事情。造船企业没有必要勉强承接订单，也没有必要强求船东提高船价。”因此，对于造



船企业来说，虽然船价上涨将对企业改善收益产生积极影响，但也只能期待。

韩国造船企业相关人士分析认为：“如果手持订单量减少，船价就没有理由上涨。目前来看，船价上涨将成为下半年韩国三大造船企业的利好信号。”

李奉镇表示：“造船企业将优先确保 2022 年的订单，但从今年第二季度开始，将就造船价格展开与船东的博弈。”

来源：国际船舶网

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	412~414	526~528	555~560		Firmer.
Tokyo Bay	428~430	530~535	730~735	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	410~412	525~528	590~595	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	393~398	503~508	520~525	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	438.00	525.00	575.00	+ oil fence charge usd 75	Firmer.
Fujairah	S. E.	515~520	610~615		Firmer.
Rotterdam	392~395	480~485	530~535		Firmer.
Malta	S. E.	495~500	540~545		Firmer.
Istanbul	S. E.	515~520	560~565	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	530~535	635~640		Firmer.

截止日期： 2021-03-04



◆ 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	26/02/21	19/02/21	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	2,830	0	0.0%	
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	26/02/21	19/02/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,850	50	0.6%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,900	5,900	0	0.0%	
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: 2021-03-02

(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
3	Tanker	300,000	Hyundai Samho, S. Korea	2022	GS Energy - South Korean	9,000	conventional fuelled, scrubber fitted, long-term T/C to HMM
2+1	Tanker	50,000	Hyundai Vinashin, Vietnam	2022	Thenamaris - Greek	3,600	
2	Bulker	82,000	NACKS, China	2023	Thenamaris - Greek	2,700	Tier II
4	Bulker	8,000	Dajin HI, China	2023	Aston - Russian	1,000	
6	RoRo/MPP	2,500 ceu	Hyundai Mipo, S. Korea	2023-2024	Grimaldi Group - Italian	8,600	G5-class
6+2	Container	4,600 teu	CMJL Nanjing, China	2023-2024	Zhonggu Logistics - Chinese	3,500	coastal trading



◆ 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
SHANGHAI WAIGAOQIAO H1488	BC	210,000		2020	China	5,000	Maran Dry - Greek	BWTS & scrubber fitted
CAPE SATURN	BC	175,775		2003	China	1,100	Chinese	
THARKEY	BC	79,224		2010	China			
SHER-E PUNJAB	BC	79,200		2011	China	3,030	Greek	en bloc*, Basis cranes removed
VEENUS	BC	79,141		2011	China			
ROBIN WIND	BC	78,228		2013	Japan	1,850	Greek	BWTS fitted
GH SEABIRD	BC	63,997		2016	China	1,950	Undisclosed	BWTS fitted, SS due
PURE VISION	BC	56,830		2011	China	885	Chinese	BWTS fitted, SS due
KURE HARBOUR	BC	55,832		2011	Japan	1,180	S.Korean	BWTS fitted
AQUA ATLANTIC	BC	55,499		2010	Japan	1,150	Bangladeshi	
AVRA	BC	53,806		2004	China	728	Jinhui - Hong Kong	
PAPAYIANNIS	BC	51,029		2001	Japan	550	Undisclosed	
ALAM SEJAHTERA	BC	33,297		2016	Japan	1,490	Greek	
BOLERO	BC	25,008		1997	Japan	290	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
MEDITERRANEAN BRIDGE	CV	102,518	8,586	2011	S. Korea	5,000	Thailand	
CRETE I	CV	85,622	6,655	2009	S. Korea	4,600	Far East	
FOLEGANDROS	CV	67,170	5,576	2001	Japan	undisclosed	Undisclosed	
SPIRIT OF MELBOURNE	CV	53,176	3,630	2007	S. Korea	undisclosed	Capital Ship Management - Greek	
SPIRIT OF SHANGHAI	CV	53,160	3,630	2007	S. Korea	undisclosed	Capital Ship Management - Greek	
SPIRIT OF SYDNEY	CV	53,142	3,630	2007	S. Korea	undisclosed	Capital Ship Management - Greek	
SPIRIT OF HAMBURG	CV	53,139	3,630	2007	S. Korea	undisclosed	Capital Ship Management - Greek	*
SPIRIT OF AUCKLAND	CV	53,124	3,630	2007	S. Korea	undisclosed	Capital Ship Management - Greek	
SPIRIT OF SINGAPORE	CV	53,093	3,630	2007	S. Korea	undisclosed	Capital Ship Management - Greek	
CITY OF BEIJING	CV	34,000	2,578	2009	China	1,050	Songa Containers - Norwegian	
CITY OF HONGKONG	CV	34,000	2,578	2009	China	1,050	Songa Containers - Norwegian	en bloc each
CITY OF SHANGHAI	CV	34,000	2,578	2009	China	1,050	Songa Containers - Norwegian	
APOSTOLOS II	CV	26,811	1,849	2008	Turkey	1,200	Undisclosed	
POLO	CV	22,967	1,730	2002	Poland	600	MSC - Swiss	



BRIGHT LAEM CHABANG	CV	17,852	1,032	2007	Japan	700	New Harves t Shipping - Japanese
---------------------	----	--------	-------	------	-------	-----	----------------------------------

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
MARVIN STAR	TAK	157,985		2009	S. Korea	2,350	FGAS - Vietnam	
GLADILOUS	TAK	107,261		1998	Japan	865	Undisclosed	
AEGEAN FREEDOM	TAK	106,074		2003	Japan	1,075	Greek	
TEAM ALLEGRO	TAK	46,184		2012	Croatia	8,250	Torm - Danish	en bloc, plus 5.97 million shares
TEAM AMORINA	TAK	46,184		2012	Croatia			
TEAM CORRIDO	TAK	46,156		2011	Croatia			
TEAM LEADER	TAK	46,070		2009	Croatia			
TEAM CAVATINA	TAK	46,067		2011	Croatia			
TEAM ADVENTURER	TAK	46,042		2007	Croatia			
TEAM VOYAGER	TAK	46,017		2008	Croatia			
TEAM DISCOVERER	TAK	45,979		2008	Croatia			
NORDIC PIA	TAK	38,396		2006	China	715	Avin - Greek	SS/DD due 08/2021, Bank Sale

◆ 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
SINOMERCHANT	BC	322,457	37,479	1997	S. Korea	470.00	
GRAND MIDAS	CV	5,965	2,070	1992	S. Korea	undisclosed	
FORTUNE GLORY XLI	TAK	33,540	10,222	1997	Russia	475.00	

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
THE MERCIFUL	BC	73,939	9,796	1997	Japan	480.00	
MR NAUTILUS	TAK	43,358	10,650	1998	Croatia	465.00	incl spare propeller, anchor, tailsaft

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
SINOCARRIER	BC	266,307	38,306	1992	Japan	478.00	Full-sub continent delivery options



◆ [ALCO 防损通函](#)

【巴西实行新的海员入境管制措施】

依照国际劳工组织（ILO）第 185 号公约签发的有效海员身份证件，是巴西移民当局接受的唯一“海事身份证件”，证明持照人获得免签证资格。

请参阅协会 2018 年 5 月 31 日发布的警示“巴西-影响海员的新移民法”。

【偷渡者的暴力行径】

最近发生在油轮上的一起偷渡人员袭击船员的事件引起大众对海上安全的广泛关注。

在此次事件中，英国海上特种部队登船并逮捕了偷渡者。但是，因举证不足，针对偷渡者的指控被撤销了。

无论如何，此事件高度显示当船员发现偷渡者所面临的风险，尤其是偷渡者人数远高于船员时。

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
2021-03-05	649.040	776.400	6.011	83.627	901.400	62.634	1152.060	500.760	511.940
2021-03-04	647.580	780.260	6.047	83.483	901.920	62.597	1143.290	502.430	511.010
2021-03-03	645.650	780.160	6.047	83.228	900.850	62.795	1141.430	504.860	510.810
2021-03-02	646.250	778.560	6.049	83.318	899.760	62.691	1149.520	501.920	511.050
2021-03-01	647.540	782.910	6.079	83.482	904.600	62.572	1153.220	501.800	509.860

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	0.0785	1 周	0.09038	2 周	--	1 个月	0.103
2 个月	0.1465	3 个月	0.19375	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.211	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.282		

2021-03-03

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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