



全一海运市场周报

2021.03 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2021.03.08 - 03.12\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【运输需求略有回落 多线运价出现下跌】

本周，中国出口集装箱运输市场行情总体有所下滑，节后运输需求略有回落，多条远洋航线运价均有不同程度下跌，综合指数下跌。3月12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2637.53点，较上期下跌3.1%。

欧洲航线：以英国变异病毒为代表的本轮欧洲新冠疫情总体趋于缓和，英国港口拥堵情况出现缓解迹象，欧洲运输体系压力略有缓解。在运输恢复和囤货出清等多重因素的影响之下，节后欧洲市场货量总体有待全面恢复。本周，上海港船舶平均舱位利用率约90%~95%之间。运价方面，多数航商订舱报价出现下调，少数航商保持维持原运价不变，即期市场订舱价下跌。3月12日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为3712美元/TEU，较上期下跌6.4%。地中海航线，情况略好于欧洲航线，多数航商维持原运价不变，部分航商运价略有下调。3月12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4020美元/TEU，较上期下跌1.4%。

北美航线：美国新冠疫情近期得到一定缓解，加之美新一届政府经济刺激计划的拟定，刺激运输需求依然处于高位。但冰冻三尺非一日之寒，疫情造成的港口拥堵和集装箱周转不畅的情况依然未显现缓解迹象，集装箱运输困境依旧。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：目的地市场货量暂未恢复到节前水平，运输需求有所回落。本周，上海港船舶舱位利用率保持在85%~95%水平，各航次载货量差异略有扩大。多数航商订舱报价出现下调，即期市场运价下跌。3月12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1428美元/TEU，较上期下跌6.7%。

澳新航线：受节前囤货耗尽和近期货量恢复不及以往的影响，澳洲地区运输需求近期略有下降。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体约在95%。为维持载



货量，多数航商订舱报价出现下调，即期市场运价下跌。3月12日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为2095美元/TEU，较上期下跌6.8%。

南美航线：南美地区货量恢复较为缓慢，多数航商节前囤货基本消化，运输需求略有下滑。本周，上海港船舶平均舱位利用率约在90%以上。市场竞争逐步显现，多数航商采取降价揽货策略，即期市场运价下跌。3月12日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为7373美元/TEU，较上期下跌5.5%。

日本航线：本周运输需求总体平稳，供求关系基本稳定。3月12日，中国出口至日本航线运价指数为893.82点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【用煤淡季来临 综指止涨下跌】

本周，下游企业节后补库基本完成，市场逐步进入“淡季”状态，运输需求萎缩，运价小幅下跌。3月12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1214.78点，较上周下跌2.2%。

煤炭市场：市场需求方面，随着天气转暖，采暖用电减少，电厂日耗水平较前期有所回落，不过，我国疫情控制良好，工厂订单继续增加，工业用电表现强势，整体日耗煤量较前几年处于高位水平。电厂库存受前期补库影响，维持正常，因三、四月为煤炭消费淡季，用煤量处于低位，电厂近期并不急于补库。煤炭价格方面：安全监察形势严峻，国家领导人两会期间再提内蒙防腐倒查，煤炭主产地三西地区受到不同程度影响，产地政策整体趋严。进口煤价格与内贸煤炭价格继续倒挂，尤其是印尼煤受产量和斋月的影响，报价明显偏高，进口煤市场成交冷清。运价走势方面：本周沿海煤炭运输市场先扬后抑，主要原因是近期外贸市场火爆，吸引内外贸兼营船外流，进口煤采购需求向内贸市场转移，拉涨华南航线运价。另一方面，近期沿海运价较前几年同期上涨，货主承受力度有限，且下游库存尚可支撑淡季需求，电厂转向长协拉运，拉长采购节奏。下半周，市场货盘明显减少，运力充裕，运价应声下跌。

3月12日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1266.99点，较上周下跌3.6%。3月12日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收999.35点，较上周五下跌6.6%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为41.6元/吨，较上周五下跌3.5元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价



为 50.4 元/吨，较上周五下跌 2.8 元/吨。

金属矿石市场：受唐山地区限产影响，螺纹钢产量小幅增加，不及预期；建筑钢材社会库存迎来拐点，且表观消费明显上升，整体基本面向好，同时期货拉升修复悲观心态，预计短期现货价格趋强运行为主。需求方面，节后国内各地重大项目集中开工，3 月份钢材需求逐步攀升。运输方面，沿海矿石运输市场运价受下游需求带动，市场成交尚可，运价小幅上涨。3 月 12 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1147.09 点，较上周上涨 0.2%。

粮食市场：南北港大幅倒挂及到货成本居高继续支撑贸易商心态，下游深加工企业节后补库需求强劲，部分上调收购价格来刺激上量。不过，节后的饲料消费淡季到来，局部非洲猪瘟疫情频发，饲料企业采购较为谨慎。运价方面，北方港口库存爆满，南北港口价格倒挂，运输需求受到制约，粮食运输价格受前期煤炭运价上涨带动，小幅调整。3 月 12 日，沿海粮食货种运价指数报 1193.03 点，较上周上涨 0.5%。

成品油市场：本周国际原油期价走势呈高位震荡，国内成品油市场行情连连走高，各地区主营单位汽柴油累计涨幅多在 200-350 元/吨。与此同时，地炼市场行情整体呈现上涨走势。目前各主营单位为完成当月销售任务，优惠力度保持宽松，但下游因库存持续高位，仍以消化库存为主，补货心态谨慎。市场货盘虽多，但整体价格走势仍保持较为平稳。3 月 12 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 1083.44 点，较上周上涨 1.2%。

(3) 远东干散货运输市场

【三大船型行情火热 综合指数稳步上行】

国际干散货运输市场延续涨势，其中海岬型船市场远程矿航线涨幅扩大，巴拿马型船粮食航线运价创下年内新高，超灵便型船东南亚市场表现活跃。三大船型延续普涨格局，远东干散货指数稳步上行。3 月 11 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1570.85 点，运价指数为 1229.07 点，租金指数为 2083.52 点，较上周四分别上涨 11.8%、9.2%和 14.2%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场先涨后跌，远程矿航线延续涨势。太平洋市场，本周澳大利亚铁矿石货盘不少，主要发货人陆续现身市场询船，市场氛围相对活跃，随着 FFA 远期合约价格持续上升，船东挺价信心走强，澳大利亚至青岛航线运价水平上涨至 9.5 美元/吨左右。临近周末，受 FFA 远期合约价格回调影响，太平洋市场运价松动回调。3 月 11 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21636 美元，较上周四上涨 29.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航



线运价为 9.339 美元/吨，较上周四上涨 10.5%。远程矿航线，巴西铁矿石货盘尚可，运价水平呈现升水走势，4 月装期的报价水平明显高于 3 月装期，受太平洋市场上涨带动，远程矿航线运价延续涨势。3 月 11 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 19.668 美元/吨，较上周四上涨 18.8%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船太平洋市场租金稳中有涨，粮食航线运价创下年内新高。太平洋市场，本周由于进口煤炭价格明显高于内贸煤炭价格，尽管国内电厂日耗水平有所回升，补库需求逐步释放，但贸易商对进口煤炭采购意愿不强，印尼进口煤炭货盘不多。另一方面，中国南方部分港口压港情况再现，消耗部分太平洋市场可用运力，加之南美粮食行情持续走强，叠加北太平洋市场表现平稳，太平洋市场租金水平稳中有涨。3 月 11 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 21857 美元，较上周四上涨 6.5%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 19979 美元，较上周四上涨 7.8%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 9.583 美元/吨，较上周四上涨 8.8%。粮食航线运价稳中有升，随着 3 月份南美粮食旺季开启，粮食货盘集中释放，市场氛围活跃，且南美港口压港情况仍较严重，运力周转速度有所放缓，市场即期运力略显紧张，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价水平上涨至 50 美元/吨左右的年内高位。3 月 11 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 49.800 美元/吨，较上周四上涨 6.1%。

超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场稳步上行。本周，东南亚市场氛围火热，船东挺价信心十足，水泥熟料、镍矿、北方钢材等货盘均不少；印尼煤炭货盘表现平平；印度铁矿石运需持续释放，租金水平在 30000 美元/天左右高位徘徊，吸引船东空放可用运力，市场运力供给偏紧，租金、运价稳步上行。3 月 11 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 21086 美元，较上周四上涨 11.3%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 23859 美元，较上周四上涨 8.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 17938 美元，较上周四上涨 14.2%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 14.157 美元/吨，较上周四上涨 5.5%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 18.989 美元/吨，较上周四上涨 9.7%。

(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【油价低位探底 成品油运价明显回升】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 3 月 5 日当周美国除却战略储备的商业原油库存跳增 1380 万桶；美国众议院批准了 1.9 万亿美元的经济刺激计划；全球经济继续复苏，主要央行延续宽松政策，新冠新增病例大幅回落；原油基金净多持仓快速增加，油价涨至 70 美元/桶附近，创 2019 年 5 月以来高点。本周原油价格先跌后涨，布伦特原油期货价格周四报 69.47 美元/桶，较 3 月 4 日上涨 3.7%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价继续寻底，苏伊士型油轮运价小步慢涨，阿芙拉型油轮运价明显上升。中国进口 VLCC 运输市场运价续跌。3 月 11 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报 485.02



点，较 3 月 4 日下跌 8.07%。欧佩克产油国及其盟友 4 月延续此前减产政策，令市场对 150 万桶/日的增产预期落空，现货市场货量承压；石油公司转租运力持续流入市场，独立船东揽货压力增加；VLCC 市场运价不断探底，而燃油价格持续走高，船东收益跌幅扩大。然而，对于低迷运价，未安装脱硫装置的油轮船东热闲置运力增多或对后市止跌反弹创造条件。

超大型油轮（VLCC）：中东航线日均 TCE（等价期租租金）始终运行在负值区间，且跌幅放大，西非航线日均 TCE（等价期租租金）继续下行。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS28.23，较 3 月 4 日下跌 8.7%，CT1 的 5 日平均为 WS29.26，较上周下跌 6.6%，TCE 平均-0.5 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS32.31，下跌 7.4%，平均为 WS33.32，TCE 平均 0.2 万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平小幅上移。西非至欧洲市场运价上涨至 WS66（TCE 约 0.9 万美元/天）。黑海到地中海航线运价在 WS75-76.5（TCE 约 0.7 万-0.8 万美元/天）间小幅波动。亚洲进口主要来自中东和俄罗斯，一艘 13 万吨级船，中东至中国，3 月 19 日至 20 日货盘，成交运价为 WS53。一艘 13 万吨级船，科兹米诺至中国，3 月 10 日货盘，成交包干运费约为 52 万美元。

阿美拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲、地中海及欧美航线普涨，综合水平上行。7 万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至 WS175（TCE 约 3.0 万美元/天）。跨地中海运价上涨至 WS113（TCE 约 1.4 万美元/天）。北海短程运价小幅上涨至 WS115（TCE 约 1.4 万美元/天）。波罗的海短程运价上涨至 WS112（TCE 约 2.6 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小涨至 WS90（TCE 约 0.2 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS87（TCE 约 0.4 万美元/天）。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线涨幅扩大、欧美航线止跌回升，综合水平上移。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS137（TCE 约 0.6 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS109（TCE 约 0.8 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS92（TCE 约 0.6 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS70 水平（TCE 约-0.3 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小涨至 WS115（TCE 约 0.4 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 小幅上升至 0.5 万美元/天。



(5) 中国船舶交易市场

【综合船指微跌态势 二手船市成交回落】

3月10日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数持续微涨，为1030.07点，环比下跌0.45%。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-0.02%、+1.93%、-0.17%、-0.94%。

本周国际干散货运输市场，干散货运费在大多数市场都处于十多年来的最高水平。世界上有许多的国家打算推出大规模的经济刺激计划，以推动新冠疫情后的经济复苏。本周BDI指数大幅上扬，周二收于1901点，环比上涨11.99%。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—1290万美元、环比上涨5.00%；57000DWT—1437万美元、环比上涨0.49%；75000DWT—1957万美元、环比上涨2.18%；170000DWT—2434万美元、环比下跌0.30%。本期，国际二手散货船市场成交量持续下跌，共计成交6艘（环比减少11艘），总运力36.22万DWT，成交金额7410万美元，平均船龄11.50年。

原油价格微涨，但相比周一触及的逾两年盘中高点有所回落，因美元走强抑制了以该货币计价的大宗商品价格。欧佩克+的减产措施也支撑了油价自年初以来上涨了30%，而上周该组织进一步宣布在四月份维持当前产量。同时，随着各国经济从公共卫生危机中复苏，燃油需求也开始反弹。布伦特原油价格周二收于67.52美元/桶，环比上涨5.06%。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—2173万美元、环比下跌0.20%；74000DWT—2410万美元、环比下跌0.30%；105000DWT—2966万美元、环比下跌0.63%；158000DWT—3796万美元、环比下跌0.65%；300000DWT—6976万美元、环比上涨1.27%。本期，二手油轮市场成交量止跌回升，成交11艘（环比增加4艘），总运力87.13万DWT，成交金额14185万美元，平均船龄11.91年。

本周，沿海散货运输市场，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。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。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—204.87万人民币、环比上涨2.00%；5000DWT—1205.34万人民币、环比下跌3.22%。本期，沿海散货船市场成交量小幅回落，共计成交2艘（环比减少1艘），总运力1.201万DWT，成交金额3041万元人民币，平均船龄6.38年。



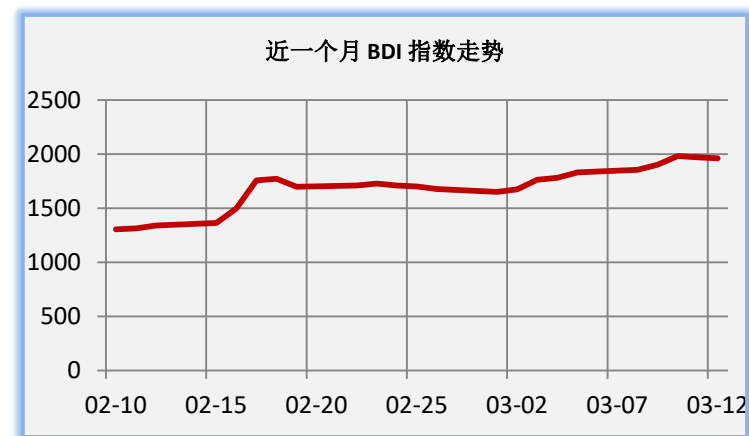
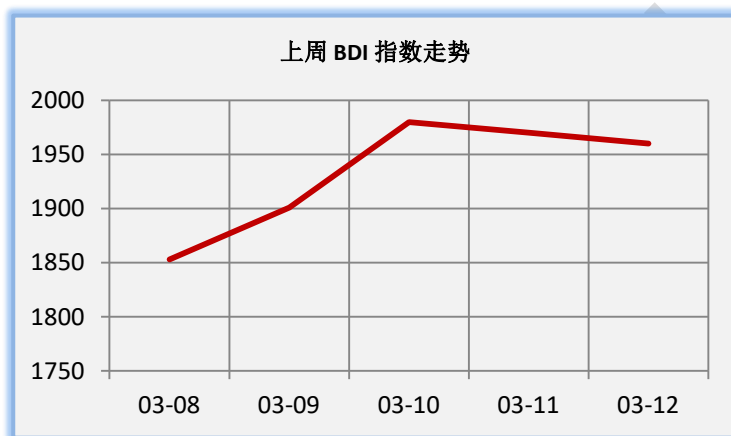
近期，二手内河散货船价格涨多跌少。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—58.67 万人民币，环比上涨 4.20%；1000DWT—130.68 万人民币，环比上涨 1.04%；2000DWT—259.99 万人民币，环比上涨 4.69%；3000DWT—312.98 万人民币，环比下跌 13.50%。本期，内河散货船市场成交量大幅回落，共计成交 85 艘（环比减少 84 艘），总运力 14.55 万 DWT，成交金额 14652.72 万元人民币，平均船龄 9.69 年。

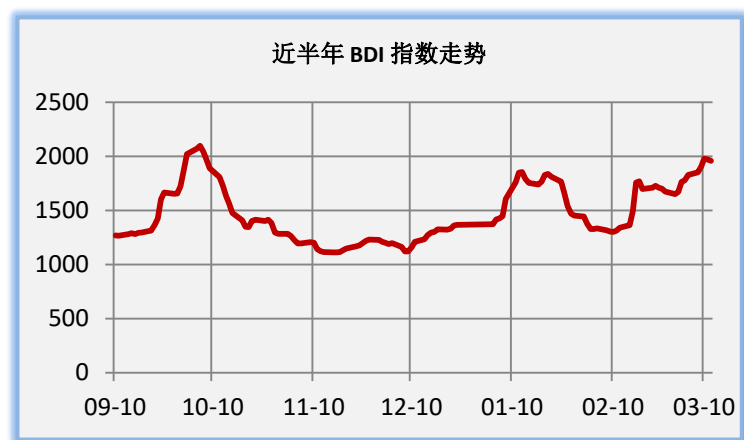
来源：上海航运交易所

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 8 日		3 月 9 日		3 月 10 日		3 月 11 日		3 月 12 日	
BDI	1,853	+24	1,901	+48	1,980	+79	1,970	-10	1,960	-10
BCI	1,825	+41	1,950	+125	2,157	+207	2,092	-65	2,019	-73
BPI	2,258	+17	2,238	-20	2,218	-20	2,217	-1	2,242	+25
BSI	1,933	+16	1,969	+36	2,017	+48	2,051	+34	2,077	+26
BHSI	1,155	+24	1,181	+26	1,222	+41	1,259	+37	1,283	+24





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	05/03/21	26/02/21	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,000	18,750	3250	17.3%
	一年	20,000	18,000	2000	11.1%
	三年	17,000	16,250	750	4.6%
Pmax (76K)	半年	18,750	17,750	1000	5.6%
	一年	16,000	15,000	1000	6.7%
	三年	12,750	12,500	250	2.0%
Smax (55K)	半年	21,000	20,000	1000	5.0%
	一年	16,250	15,250	1000	6.6%
	三年	11,750	11,250	500	4.4%
Hsize (30K)	半年	16,250	15,750	500	3.2%
	一年	13,250	12,750	500	3.9%
	三年	9,750	9,750	0	0.0%

截止日期: 2021-03-09



3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Herun Global' Solebay relet 2016 181056 dwt dely Xiamen 14/16 Mar trip via west Australia redelivery China \$26,000 - cnr

'Stalo' 2017 81802 dwt dely Liverpool 23/28 Mar trip via NC South America redel Singapore-Japan \$20,500 + \$975,000 bb - cnr

'Stardust' 2011 81502 dwt dely Sakaide 14 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$22,000 - Oldendorff

'Nuri Bey' 2011 80459 dwt dely Port Kelang prompt trip via Indonesia redel Vietnam \$32,000 - cnr

'Lila Seoul' 2010 79454 dwt dely Tianjin 15/16 Mar trip via NoPac redel Singapore-Japan \$18,500 - Panocean

'Baltic Hornet' 2014 63574 dwt dely US Gulf prompt trip redel south Brazil intention petcoke \$27,000 - cnr

'Princess Margo' 2015 63342 dwt dely Kuwait 15 Mar trip via AG redel ECSA intention sulphur \$22,500 first 45days \$30,000 thereafter - GSS

'Nord Pacific' 2018 61221 dwt dely Kuching 18 Mar trip via Indonesia redel west coast India \$24,250 - Oldendorff

'Medi Tirreno' 2015 60550 dwt dely US Gulf prompt trip redel Japan \$37,000 - cnr

'Prosper Phoenix' 2009 56208 dwt dely Map Ta Phut 15/16 Mar trip redel WC India \$21,500 - Oldendorff



'Geat Wisdom' 2000 45659 dwt dely CJK 16-20 Mar trip trip via South Korea redel China intention clinker \$21,750 - cnr

'Alithia' 2012 35062 dwt dely Santiago de Cuba prompt trip via Mississippi River redel Morocco at \$20,000 - Oldendorff

'Longshore' 2010 34399 dwt dely Phu My prompt trip redel N China intention clinker \$25,000 - cnr

(2) 期租租船摘录

'Andros Spirit' 2012 82739 dwt dely India-Sri Lanka range 15/30 Apr 10/14 months redel worldwide \$16,500 - Norden

'Omicron Crest' 2004 76700 dwt dely Inchon 23/30 Mar min 6 / about 8 months redel worldwide \$19,000 - cnr

'Bunun Champion' 2014 45556 dwt dely Mongla end Mar 12 months redel worldwide \$18,750 - cnr

4. [航运&船舶市场动态](#)

【OPEC 的决定，让油轮船东的心更痛了！】

在欧佩克出人意料公布原油产量决定的前一天，油轮船东 Frontline 的临时首席执行官 Lars Barstad 还指出，估计日产量可能恢复 150 万桶。然而并没有增产，这可能导致油轮市场迅速收紧，并引发市场情绪……船东们会站出来说：‘已经亏本了，所以我要暂时回避。’ ”

在 Capital Link 国际航运年度论坛上，除了 Barstad 发表了演讲，其他油轮公司高管也发表了讲话。Euronav 首席执行官 Hugo De Stoop 告诉与会者，他认为欧佩克的决定将是需求复苏即将到来的“第一个信号”。

Tsakos Energy Navigation 的企业发展官 Harrys Kosmatos 将油轮船东比作“奥运会百米决赛前的短跑选手”，在自己的跑道上，做着跳跃和热身运动。我



们在起跑线上听着枪声，可能会有习惯性的假起跑的信号，但最终短跑运动员一定会出发。”

这暗示了“假起跑信号”的错误：欧佩克周四的决定。石油输出国组织的生产希望已经破灭，油轮船东的亏本时间将比他们想象的还要长。

“令人震惊的”决定

分析师们一致认为，从下个月开始，欧佩克和沙特阿拉伯将恢复 100 万-150 万桶/天的产量。然而结果相反，欧佩克将保持产量不变，沙特阿拉伯将继续其自愿减产 100 万桶/天。

对油轮需求来说更糟糕的是，据 Argus Media 报道，沙特从 5 月开始一次性将产量全部恢复，而是会“逐步”、“至少不是在一个月内地回产”。Oanda 分析师 Edward Moya 称沙特的决定“令人震惊”。

Fearnleys Securities 周五表示：“对油轮市场来说，欧佩克的举措可能会使运价暂时保持在非常有挑战性的水平，因为交易量将继续大大落后于新冠疫情前的水平。”

Clarksons Platou Securities 分析师弗洛德 Frode Mørkedal 表示：“经纪商报告称，昨天船东们的情绪受到了欧佩克决定再维持一个月产量的打击。换句话说，原本希望欧佩克的决定会给船东们更多的“勇气”。相反，他们的胆子更小了。

严重亏损的运价

2021 年第一季度原油油轮的财务业绩将成为历史性的：克拉克森周五对 VLCCs 的等价期租租金 (TCE) 进行评估，为每天 4400 美元。在中东-中国的基准航线上，TCE 一度跌入 100 美元的新低。

油轮有两种盈亏率：“全部成本”的盈亏平衡和“运营成本”的盈亏平衡。“全部成本”，包括债务支付和利息支出。“运营成本”收支不包括资本成本，只涵盖船员、仓库、备件、管理费和保险等运营费用。



不同公司的盈亏平衡点各不相同。但分析师认为，VLCC 的“全部成本”盈亏平衡点在 22,000– 25,000 美元/天左右，“运营成本”盈亏平衡点在 7,000– 10,000 美元/天左右。

过去 8 个月，VLCC 租金一直处于或低于“全部成本”的盈亏平衡点。自 1 月下旬以来，它们一直处于或低于“运营成本”的盈亏平衡点。

凡是低于“全部成本”的盈亏平衡点，对船东（和他们的投资者）来说，都是一种损失。然而，最近的 TCE 表明船东们更加痛苦了。

VLCC 的速度实际会更慢，TCE 核算是有出入的

Mørkedal 指出，欧佩克的声明，通过宣布通过提高油价可以提高船用燃料的价格，这将迫使油轮船东在空载航段上减速以节省燃油。

他解释说：“由于许多航线的收益如此之低，燃油价格上涨可能会转化为运价水平的上升，仅仅是为了维持运营成本。由于没有来自欧佩克的“救生索”，我们认为油轮船东应该减速，降低直接燃油成本，并提高 TCE 收益，这也将有助于收紧船舶供应。

另外，根据 Euronav CEO Hugo De Stoop 的说法，一些船舶经纪商关于 TCE 费率的报告是错误的，因为这些报告是根据过高的平均速度来计算燃油消耗量的，实际的航速应该低一些，因此报告的 TCE 可能过低。

Euronav 首席执行官告诫经纪人：“船东没有理由急着进入一个负收益的市场，一些经纪人引入平均船速计算的方式是不准确的，他们不懂经济学，船舶燃油的消耗是指数型的。所以，如果你把速度降低 1 到 2 节，油耗的就会大大减少（成本就会大大减少）。在我们所处的市场中，通过空载时降速航行的机会成本绝对是很小的。所以，请大家集中精力（对信息和数据进行甄别）。”

油轮不会进入封存状态

Barstad 表示：“面临的挑战是，大多数船东没有洗涤器或现代的生态船，在很长一段时间内，他们的业绩一直呈负增长。”



油轮船东之所以同意亏损航行，因为对于那些船龄太小而不能拆解的船只来说，没有可行的替代方案。封存不值得拆除的油轮太过昂贵且不切实际。此外，在疫苗普及和航空恢复之后，强劲的市场即将到来。尽管很痛苦，他们还是想挣扎一下。

Kosmatos 解释说：“这种运价的低迷几乎完全是新冠一起导致的，我们确实看到了结束的迹象，这是时间的问题，而不是会不会结束的问题。即使要亏本一段时间。但必须确保船仍在运行以应对市场的反弹。”

给老板的建议：说“不”

谈到运价，Barstad 补充说：“我们已经习惯了在风暴中航行，而不是停下来等风暴过去。但我不得不说，作为船东，我们必须考虑一下，为了摆脱亏损的生意，是否应该在每一个转折点都在运价上妥协。”

尽管 Barstad 同意让油轮停运是没有意义的，但他强调说：“我们可以拒绝，我们的客户不习惯听到“不”这个词。但当我们基本上在补贴客户的时候，我们作为船东有集体责任说“不”。

来源：信德海事

【预计 2021 年全球海运贸易量将超过 2019 年水平】

近日，克拉克森(Clarkson Research Services)表示，虽然主要的不确定性依然存在，但预计 2021 年全年全球海运贸易量有望回到并超过 2019 年的水平。

克拉克森预计今年海运贸易额将达到 120 亿吨，比 2019 年水平高出 0.5%，增长 4.2%。在其最新的周报中，克拉克森表示 2020 年全球海运贸易量全年下降 3.6%，至 115 亿吨。

2021 年的前几周，大多数非油轮航运板块都报告了较高的利用率和强劲的运价或租金。国际货币基金组织（IMF）预测，今年全球经济将增长 5.5%，在去年下降 3.5%后，2021 年的经济规模将比 2019 年增长 1.8%。



将新兴经济体和发达经济体分开来看，IMF 预计新兴经济体经济将增长 6.3%，而发达经济体则预计增长 4.3%，低于 2020 年 4.9% 的降幅。

BIMCO 上月底的一份报告显示，2021 年的经济复苏并不会给所有人带来好消息，具体的经济复苏速度将取决于疫情的发展以及旅行限制的变化。

“随着全球经济走向下一个常态，疫情年对航运的一些积极因素，将随着商品支出的下降和消费者在服务 and 旅行上的支出增加而逐渐消失。此外，政府的刺激计划将是有限的，这将不可避免地减缓复苏的步伐。” BIMCO 上个月提出。

来源：物流巴巴

【运价还要涨？船公司二季度获利有望继续增长】

集运市场的繁荣局面还将延续更长时间，船公司今年一季度获利有望增至去年四季度的数倍，第二季度获利将与第一季度相当甚至更高。

春节过后，欧美港口拥堵问题并未如预想一样有所缓解，反而还四处蔓延，洛杉矶、奥克兰、鹿特丹、汉堡、费利克斯杜、利物浦、勒阿弗尔等主要国际港口持续拥堵，吉大港和新加坡也无法幸免。虽然目前缺箱现象有所改善，但估计随着 3 月底货量开始增长，4 月又将回复到原本的状况。

日本海洋网联船务（ONE）首席执行官 Jeremy Nixon 指出，目前亚洲码头每天 24 小时作业，而美国西海岸的泊位每周工作 112 小时，集装箱码头每周工作 88-90 小时，陆地作业仅限白天，因此跨太平洋航线目前情况在短期内不太可能好转。

整体而言，今年春节后集运市场淡季不淡，除夕前后运价季节性修正天数在 50 至 64 天之间，运价下跌幅度介于 17% 至 27%，节后仅修正 3.8%，仍明显少于历史惯例。

展望后市，分析机构纷纷看好今年市场表现。德路里（Drewry）预计 2021 年全球集装箱航运需求增长率达 10.9%，远高于供给增长率的 4.5%。

丹麦航运咨询机构 Sea-Intelligence 也估计，集运运价的飙升可能会持续到 2022 年春季，美国线运价或将再提升 25%。



Sea-Intelligence 的研究报告指出，目前美国零售业库存仍处于历史低点，相对库存水平已经是 28 年来最低，这对于集运公司而言无疑是一个好消息，只要销售情况正常，美国零售业需要在未来几个月继续补充库存。

全球领先的第三方物流服务供应商 CH ROBINSON 的高管指出，全球公路、海运和空运货物拥堵很可能会持续到明年，并继续增加运输成本。

虽然运价仍有上涨空间，但集运公司的各项运营成本也都在大幅提高。港口拥堵导致船舶周转率降低 20%至 30%，集装箱船租金大涨，近一年来涨幅高达一倍。另外，从去年 11 月以来船用燃料油价格提高 60%，疫情导致的船员调度困难也使人工成本提高约 20%。

集运公司认为，今年 5 月开始美西线长约运价从 3000 美元起跳，比去年 1400 美元增长数倍，因此只要欧洲线与东南亚线运价稳住，集运公司二季度获利就有可能与一季度相当。如果是 3 月中旬开始大幅增加美国线航班的集运公司，二季度获利还有机会超过一季度。

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	423~425	537~539	575~580		Firmer.
Tokyo Bay	442~444	535~540	695~700	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	426~428	536~540	605~610	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Firmer.
Hong Kong	418~423	517~522	532~537	MGO Sul max 0.05%	Firmer.
Kaohsiung	458.00	537.00	590.00	+ oil fence charge usd 75	Softer.
Fujairah	S. E.	525~530	645~650		Firmer.
Rotterdam	398~401	498~503	540~545		Firmer.
Malta	S. E.	515~520	565~570		Firmer.
Istanbul	S. E.	530~535	585~590	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	535~540	655~660		Firmer.

截止日期： 2021-03-11



◆ 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	05/03/21	26/02/21	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,100	5,050	50	1.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,850	2,830	20	0.7%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,630	2,600	30	1.2%	
灵便型 Handysize	38,000	2,450	2,400	50	2.1%	
油 轮						
船 型	载重吨	05/03/21	26/02/21	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,900	8,900	0	0.0%	
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: 2021-03-09

(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+1	Tanker	114,900	Daehan, S. Korea	2022	Enesel - Greek	5,100	LR2
1	Tanker	50,000	Penglai Jinglu, China	2022	Raffles Shipping - Singapore based	Undisclosed	option declared, IMO II
1	Bulker	61,000	DACKS, China	2022	Akmar Shipping - Turkish	Undisclosed	
4	Bulker	59,000	Jinling, China	2023	Shanghai Changjiang Shipping - Chinese	2,460	domestic river and coastal shipping usage
1	LNG	79,960 cbm	Hudong Zhonghua, China	undisclosed	Zhenzhen Gas - Chinese	14,000	membrane-type cargo tanks



3	VLGC	93,000 cbm	Jiangnan, China	2023	Petreddec - Singaporean	7,800	options declared, dual fuelled
2	LPG	40,000 cbm	Hyundai Mipo, S. Korea	2023	Evalend - Greek	4,550	conventional fuelled, option to LPG upgrade
4+4	Container	15,000 teu	Yangzijiang, China	2022-2023	Seaspan - Canadian	Undisclosed	against long-term T/C to ONE
4	Container	12,000 teu					
4	Container	1,800 teu					
4	Container	2,600 teu	Yangzijiang, China	2023	SITC - Hong Kong based	Undisclosed	options declared
1	LNG bunkering	7,500 cbm	Hyundai Hi, S. Korea	2023	KOGAS - South Korean	Undisclosed	

◆ 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
LORD BYRON	BC	76,838		2005	Japan	1,025	Undisclosed	BWTS fitted
GRACE ONE	BC	75,563		2001	Japan	590	Chinese	
WINNING ANGEL	BC	58,799		2012	China	1,490	Common Progress - Greek	*Tier II, BWTS fitted
WINNING BRIGHT	BC	58,756		2012	China	1,490	Common Progress - Greek	
EASTERN EDELWEISS	BC	56,757		2012	China	1,180	Chinese	
MYKALI	BC	56,132		2011	Japan	1,380	Chinese	
LUMINOUS NOVA	BC	56,103		2013	Japan	1,570	GESCO - Indian	
FORTUNE BIRD	BC	55,640		2010	Japan	1,260	Indonesian	bss delivery July 2021, BWTS fitted
ASAHI MARU	BC	38,215		2011	Japan	1,150	U. A. E	
OCEAN JOURNEY	BC	38,190		2014	Japan	1,475	Greek	
VEGA MARS	BC	31,728		2011	China	650	Chinese	BWTS included
SOUTH STAR	BC	28,515		2006	Japan	650	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
NYK ATLAS	CV	81,171	6,492	2004	Japan	undisclosed	Costamare - Greek	
OOCL ANTWERP	CV	66,940	5,888	2006	Japan	3,350	RCL - Singaporean	



HOBBY HUNTER	CV	51,671	4,255	2009	S. Korea	2,350	Hapag Lloyd - German
HEDDA SCHULTE	CV	45,878	3,421	2013	China	undisclosed	Asian
GH SCIROCCO	CV	41,975	3,534	2009	China	1,450	Undisclosed
MARIVIA	CV	30,369	2,078	2001	Poland	610	MSC - Swiss
MARIA CARLA	CV	12,579	766	2005	Japan	undisclosed	Undisclosed

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
CS SHANDONG VENTURE	TAK	308,000		2021	China	8,500	U.A.E	
STAR OSPREY	TAK	114,809		2003	S. Korea	1,230	Vietnamese	**
STAR SWIFT	TAK	114,809		2003	S. Korea	1,160	Vietnamese	
INTISAR	TAK	112,668		2002	S. Korea	1,120	Undisclosed	en bloc each
EL GURDABIA	TAK	112,664		2002	S. Korea	1,120	Undisclosed	
KORO SEA	TAK	105,905		2008	Japan	3,250	Undisclosed	en bloc, scrubber
NECTAR SEA	TAK	105,370		2008	Japan		Undisclosed	fitted
OCEAN MERCURY	TAK	50,353		2008	S. Korea	1,030	Undisclosed	at auction
LEOPARD MOON	TAK	49,999		2013	S. Korea	2,140	Undisclosed	en bloc each*, incl
LEOPARD SUN	TAK	49,999		2013	S. Korea	2,140	Undisclosed	bareboat
NORD BELL	TAK	38,431		2007	China	850	German	
SOON FAAT 66	TAK	5,552		1993	Japan	undisclosed	Undisclosed	

◆ 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
WINFRED	BC	28,500	6,309	1994	Japan	undisclosed	
REFINED	BC	28,494	7,349	1996	China	undisclosed	
SUN 1	TAK	109,326	2,070	2001		449.00	old sale
FATEEVO	TAK	3,389	1,226	1985	Bulgaria	445.00	

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
TEXAS ENTERPRISE	BC	36,414	9,135	1981	U. S. A	415/435	as is Djibouti for HKC green recycling / as is Mumbai for KC green recycling



ACE	TAK	43,716	9,360	1999	China	undisclosed
-----	-----	--------	-------	------	-------	-------------

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
PERISAI KAMELIA	OTHER/FPSO	127,540	34,000	1980	Sweden	undisclosed	as is Malaysia
WEST SIRIUS	OTHER/PLATFORM		24,947	2008	Singapore	undisclosed	delivery in Turkey

◆ALCO 防损通函

【中澳贸易战对租船合同的影响】

中澳贸易战导致满载船只滞留在中国近海，本文我们将介绍当船期延误的情况下，航次租船和期租租船合同双方可能出现的一些难题。

我们意识到地缘政治事件正在影响航运，就如中澳贸易战。目前南海问题也对世界贸易产生巨大的连锁反应。我们将不会寻找这背后的原因，但是贸易战的结果是中国对澳大利亚实施煤炭禁运并导致在中国近海排队卸货的船只严重滞留。

【缅甸军事政变最新消息】

缅甸 2 月 1 日发生军事政变后，全国各地都在发生抗议和罢工活动。

会员应注意，尽管各港口仍然正常开放运营，但有报告称由于海关清关及货物运转的限制，贸易至缅甸的船舶会遭遇延误。有进一步的报告称，抗议和罢工活动已经导致码头人手不足。银行和政府官邸也已关闭。

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
2021-03-12	648.450	777.330	5.975	83.583	907.370	63.322	1128.890	505.080	517.670
2021-03-11	649.700	774.790	5.993	83.717	905.170	63.441	1130.890	502.320	514.990
2021-03-10	651.060	774.660	5.994	83.875	904.210	63.217	1137.300	502.360	515.200
2021-03-09	653.380	774.230	5.998	84.120	903.160	62.885	1141.040	500.110	516.230
2021-03-08	647.950	772.480	5.973	83.457	897.430	62.905	1142.350	499.500	512.840

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	0.07725	1 周	0.08663	2 周	--	1 个月	0.10588
2 个月	0.14275	3 个月	0.18413	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.19363	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.27863		

2021-03-10

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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