



全一海运市场周报

2020.11 - 第2期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2020.11.09 - 11.13\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【货运需求强劲 市场高位运行】

本周，全球新冠疫情累计确诊人数已突破 5000 万人，受疫情影响，中国出口集装箱运输市场继续高位运行。11 月 13 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 1857.33 点，较上期上涨 11.6%。

欧洲航线：本地区疫情大幅度反弹，生活必需品等进口需求较为旺盛，市场货量上升，集装箱供应量较为紧张。本周，上海港船舶平均舱位利用率总体保持在满载状态。在此基本盘面下，多数航商在月中到来之际提涨运价，即期市场运价大幅上涨。11 月 13 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1508 美元/TEU，较上期上涨 21.0%。地中海航线，市场情况与欧洲基本相同，即期市场运价上涨。11 月 13 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 1674 美元/TEU，较上期上涨 22.6%。

北美航线：近日美国新冠疫情不断加剧，累计确诊人数总数突破 1000 万，单日新增病例连续多日在 12 万以上。疫情严重使得大量物资开箱转运受到影响，市场舱位紧张的矛盾较为突出。为缓解运输压力，航线上有不少加班船出现，航线运力有所提升，供需状况得以维持。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率仍接近满载。航线运价维持稳定，即期市场订舱价格与上期基本持平。11 月 13 日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为 3887 美元/FEU、4676 美元/FEU，较上期分别上涨 0.4%和上涨 0.2%。

波斯湾航线：需求基本稳定，市场表现总体平稳，供需关系相对稳定。本周，上海港船舶舱位利用率保持在 95%以上，部分班次满载。多数航商运维持运价不变，少部分略有上调，即期市场运价小幅上涨。11 月 13 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 1267 美元/TEU，较上期上涨 3.7%。



澳新航线: 目的地受本轮疫情影响较小, 市场仍处于传统圣诞运输旺季, 运输需求稳中有升, 供需关系保持良好。本周, 上海港船舶平均舱位利用率保持在 95% 以上, 部分班次满载。各航商订舱价格有不同程度上升, 即期市场运价上涨。11 月 13 日, 上海出口至澳新基本港市场运价 (海运及海运附加费) 为 2360 美元/TEU, 较上期上涨 5.2%。

南美航线: 近期南美国家疫情再次严重, 各类物资产能受疫情影响依然不足, 对的进口需求持续保持高位。本期, 上海港船舶平均舱位利用率接近满载水平。受此影响, 部分航商运价有一定幅度上调, 即期市场运价上涨。11 月 13 日, 上海出口至南美基本港市场运价 (海运及海运附加费) 为 4294 美元/TEU, 较上期上涨 4.5%。

日本航线: 本周运输需求基本平稳, 市场运价小幅波动。11 月 13 日, 中国出口至日本航线运价指数为 748.26 点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【深秋气温适宜 沿海指数继续下跌】

深秋, 沿海地区气温适宜, 市场冷冬尚未展露苗头, 沿海散货运输市场行情平稳, 拉运需求整体偏弱, 运价延续下跌走势。11 月 13 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 1078.35 点, 较上周下跌 0.3%。

煤炭市场: 市场需求方面受华东、华南地区季节性因素影响, 沿海地区下游电厂日耗较去年同期依旧偏低, 电厂库存虽有所下降, 但电厂普遍不急于补库, 而是继续采用长协稳定拉运, 市场采购极其谨慎。主要原因应该是近期煤价依旧偏高, 在政府稳价保供主旨的信号下, 下游电厂继续保持观望。煤炭价格方面: 海关总署最新数据显示, 10 月, 我国进口煤炭 1372 万吨, 同比下降 46%, 进口量接近腰斩。近期市场再传进口限制举措。再加上临近年底, 多数消费终端采购“额度”所剩无几, 促使华东、华南地区用户采购重心进一步向内贸市场转移, 但考虑到终端电厂库存持续处于高位, 煤炭整体采购需求有限, 对沿海煤价支撑偏弱。另一边, 近期煤炭主产地接连发生煤矿事故, 冬储煤高峰期降至, 市场对后期煤炭供给不足的担忧情绪越发浓厚, 煤炭期货价格大涨, 继续拉高市场看涨情绪。运价走势方面: 上半周, 煤价尚未开始发力, 下游整体需求趋缓, 北方港口库存继续低位, 锚地等船舶数高位, 整体运力周转偏慢。而到了下半周, 煤炭期货价格大涨的影响下, 市场热情被激发, 船东挺价情绪较高, 沿海煤炭运输价格节节攀升。尤其是华南地区, 受部分内外贸兼营船外放影响, 巴拿马船运力略有收紧, 运价延续上升走势。



11月13日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1094.05点，较上周下跌0.2%。11月13日，中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）报收769.14点，较上周五下跌3.3%，其中，秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为32.3元/吨，较上周五下跌1.4元/吨。华南航线，秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为34.2元/吨，较上周五下跌1.2元/吨。

金属矿石市场：11月已经过去三分之一，钢材价格走势不仅延续了“金九银十”的市场表现，价格涨势更甚。伴随着钢铁价格的坚挺和期货全线上涨，本周北方铁矿价格涨幅更是一度超过3%。运输方面，冬季限产临近，华北、华东和沿江地区港口疏港量均出现下降趋势，但整体仍处于中高疏港水平，到港船舶数量未见明显增加情况下，港口库存已下降至1.4亿吨附近。沿海矿石运输市场运输需求总体平稳，运价小幅波动。11月13日，沿海金属矿石货种运价指数报收1068.65点，较上周上涨0.5%。

粮食市场：在东北产区新粮上市规模有限的前提下，港口玉米高价状态成为吸引粮源的最大动力。而南方港口玉米价格虽有跟涨行为，但由于进口谷物库存数量可观，使得国产玉米在南方港口并不具备持续上涨的动力。南北港口倒挂局面愈演愈烈，进而导致北方港口库存堆高，北粮南运数量呈现较为明显的下降预期。沿海粮食运输市场需求趋弱，下游饲料厂采购需求向进口转移，运价小幅下跌。11月13日，沿海粮食货种运价指数报870.68点，较上周下跌2.2%。

成品油市场：受到冬季来临和国际原油价格下跌的影响，本周成品油价格继续呈现下跌走势。不过，双十一节日效应带来的物流需求增加，支撑柴油需求增长，叠加传统的柴油需求旺季，给柴油价格带来一定支撑。运输方面，受下游库存饱和影响，上游发货量明显减少，市场成交以零星小船和短驳航线为主，运输价格继续萎靡不振。11月13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1057.16点，较上周下跌2.6%。

(3) 远东干散货运输市场

【大中船型走势疲软 综合指数延续跌势】

本周国际干散货运输市场整体氛围欠佳，海岬型船市场反弹未能持续，巴拿马型船太平洋市场稳中有跌，超灵便型船弱勢调整，远东干散货指数（FDI）综合指数延续跌势。11月12日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为861.51点，运价指数为762.73点，租金指数为1009.68点，较上期分别下跌3.3%、2.4%和4.3%。



海岬型船市场: 海岬型船两洋市场先涨后跌。太平洋市场，上半周，澳洲主要发货人陆续现身市场询船，铁矿石发货量尚可，且远程矿航线成交水平止跌企稳，太平洋市场运价有所反弹。下半周，尽管国际燃油价格有所回升，但 FFA 远期合约价格持续下跌，打击船东挺价信心，市场仅个别发货人询船，租家借机压价，澳大利亚至青岛航线运价松动回调。11 月 12 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 13925 美元，较上期下跌 6.6%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 6.539 美元/吨，较上期下跌 4.5%。远程矿航线，受澳洲进口煤炭政策限制及更换船员需求影响，太平洋市场仍有部分运力空放南美，市场运力供给相对充裕，铁矿石货盘不多，租家议价优势明显，巴西图巴朗至青岛航线运价小幅反弹后继续下挫。11 月 12 日，巴西图巴朗至青岛航线运价为 13.634 美元/吨，较上期下跌 3.0%。

巴拿马型船市场: 巴拿马型船太平洋市场稳中有跌，粮食航线运价小幅下滑。太平洋市场，由于进口煤炭政策收紧且年底进口额度不足，市场中长期运力供大于求格局延续。本周市场有一些新增的印尼煤炭货盘抛出，发货节奏相对平稳，外加部分可用运力空放南美及美湾，叠加北太平洋粮食运需持续释放，市场运力供给过剩情况有所改善，周中市场略显企稳反弹迹象，但因 FFA 远期合约价格回落，影响市场回暖氛围，太平洋市场运价稳中有跌。11 月 12 日，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 10228 美元，较上期下跌 3.1%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 9294 美元，较上期下跌 3.0%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.106 美元/吨，较上期下跌 2.8%。粮食航线，南美粮食货盘依旧稀少，美湾粮食运需持续释放，由于太平洋市场氛围欠佳，不少船东选择空放运力至美湾或南美，市场可用运力偏多，船多货少格局犹存，南美粮食运价小幅下滑。11 月 12 日，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 28.536 美元/吨，较上期下跌 1.8%。

超灵便型船市场: 超灵便型船东南亚市场弱势调整。本周东南亚市场镍矿货盘零星，印尼煤炭货盘略有增多，水泥熟料及铝矾土货盘表现平平，市场船货平衡度尚可，但受印度洋市场走势疲软影响，船东挺价意愿不强，租金、运价小幅下跌。11 月 12 日，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 8375 美元，较上期下跌 4.2%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 10165 美元，较上期下跌 2.9%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 6030 美元，较上期微跌 1.0%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.700 美元/吨，较上期下跌 1.2%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.028 美元/吨，较上期下跌 1.7%。



(4) 中国外贸进口油轮运输市场

【原油运价低位波动 成品油运价止跌回暖】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至11月6日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外大幅增加,精炼油及汽油库存均出现不同程度的下滑。周初美国表示,将在12月向最优先人群提供疫苗,根据初步试验结果,他们的实验性新冠疫苗有效率超过90%。有效的疫苗对油价具有扭转局面的影响力,消息一经传出,激励油价大涨。但是,随着周末EIA数据的公布,表明美国仍有大量原油未有消耗,需求可能会进一步减弱。尽管新冠疫苗方面有了进展,但需求前景不佳,部分国家产量上升,市场基本面过于疲弱,以致于不能给油价提供有力支撑。本周原油价格先涨后跌,布伦特原油期货价格周四报43.15美元/桶,较上期上涨6.99%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位企稳,苏伊士型油轮运价小幅上扬,阿芙拉型油轮运价小幅波动。中国进口VLCC运输市场运价低位波动。11月12日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报521.13点,较上期上涨1.28%。VLCC市场受疫苗消息刺激,周初有反弹苗头,无奈市场可用运力仍然在高位,并受到燃油价格上涨的进一步打击,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)持续下行,跌破0.6万美元;西非航线TCE小幅下滑,在1.0-1.1万美元之间波动。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS26.04,较上期下跌0.1%,CT1的5日平均为WS26.15,较上期上涨0.8%,TCE平均0.7万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS29.50,上涨3.0%,平均为WS29.13,TCE平均1.1万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax): 运输市场综合水平小幅上扬。西非至欧洲市场运价上涨至WS39,(TCE约0.6万美元/天)。黑海到地中海航线运价小幅上涨至WS46(TCE徘徊在保本线附近)。亚洲进口主要来自非洲和欧洲,一艘13万吨级船,利比亚至中国宁波,11月22至23日货盘,成交包干运费约为222万美元。一艘13万吨级船,杰伊汉至印度,11月13日货盘,成交包干运费约为150万美元。

阿芙拉型油轮(Aframax): 运输市场亚洲航线稳中有降,地中海及欧美航线涨跌互现,综合水平小幅波动。7万吨级船加勒比海至美湾运价大幅上涨至WS58(TCE重回保本线之上)。跨地中海运价上涨至WS67(TCE约0.4万美元/天)。该航线一艘8万吨级船,利比亚至地中海,11月9至30日货盘,成交运价为WS68.75。北海短程运价稳定在WS69(TCE依旧在保本线之下)。波罗的海短程运价小幅下跌至WS41(TCE跌破保本线)。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至WS50(TCE跌破保本线)。东南亚至澳大利亚运价维持在WS51(TCE为0.1万美元/天)。



国际成品油轮 (Product)：运输市场亚洲航线持续反弹，欧美航线稳中有升，综合水平止跌回暖。印度至日本 3.5 万吨级船运价上涨至 WS77 (TCE 约 0.3 万美元/天)。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS74 (TCE 约 0.7 万美元/天)，7.5 万吨级船运价大幅上涨至 WS74 (TCE 约 1.1 万美元/天)。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价保持在 WS50 水平 (TCE 跌破保本线)。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS75 (TCE 约 0.4 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

【综合指数持续高涨 内河船市成交锐减】

11 月 11 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数继续上涨，为 1039.45 点，环比上涨 1.05%。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上涨 1.60%、1.09%、0.10%、1.88%。

国际干散货运输市场受欧洲疫情加重影响走势持续疲软。海岬型船市场和远程矿航线运价大幅下跌，巴拿马型船市场及粮食航线运价延续上周的下跌态势。太平洋市场总体运价跌势加剧。南美、美西粮食运输市场供过于求，运价持续下滑。东南亚市场成交少，运价小幅下滑。本周 BDI 指数持续下跌，周二收于 1207 点，环比下跌 4.43%。国际二手散货船成交价格跌多涨少。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1112 万美元、环比上涨 0.01%；57000DWT—1354 万美元、环比下跌 2.66%；75000DWT—1769 万美元、环比上涨 3.62%；170000DWT—2337 万美元、环比上涨 3.48%。本期，国际二手散货船成交量小幅上涨，共计成交 27 艘（环比增加 9 艘），总运力 247.47 万 DWT，成交金额 38805 万美元，平均船龄 10.93 年。

周三亚市午盘，油价继续上涨，此前两天已上涨了超 11%，有关疫苗和美国原油库存的利好消息支撑了价格。亚洲需求也有助支撑油价。据报道，中国库存在增长了数月后有所回落，日本的需求也恢复到了大流行前的水平。现货市场仍然有很多的原油，现在已是价格能达到的最高水平了。布伦特原油价格周二收于 43.61 美元/桶，环比上涨 8.67%。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2284 万美元、环比上涨 6.67%；74000DWT—2323 万美元、环比下跌 0.07%；105000DWT—3333 万美元、环比下跌 0.24%；158000DWT—4517 万美元、环比上涨 0.27%；300000DWT—6344 万美元、环比上涨 0.45%。本期，二手油轮市场成交量跌落近半，成交 9 艘（环比下跌 8 艘），总运力 109.96 万 DWT，成交金额 20450 万美元，平均船龄 11.33 年。

冬季煤炭储备旺季来临，煤炭需求逐步增加，价格迎来反弹，沿海煤炭运输需求明显改善。玉米市场供给量增加，价格平稳运行，沿海粮食运输需求表现良



好，运价持续上扬。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—220.25万人民币、环比上涨0.15%；5000DWT—1202.91万人民币、环比上涨0.02%。本期，沿海散货船市场成交1艘，与上期持平，总运力1.28万DWT，成交金额2200万元人民币，船龄4.42年。

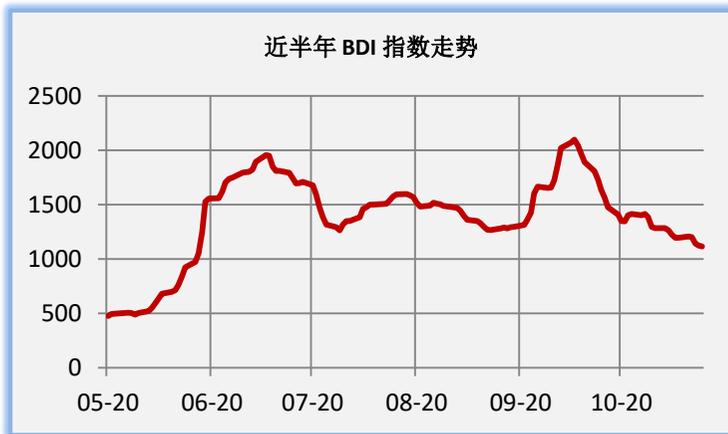
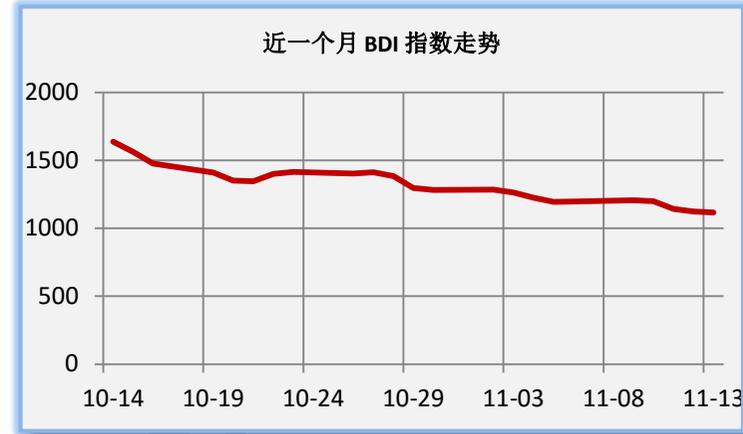
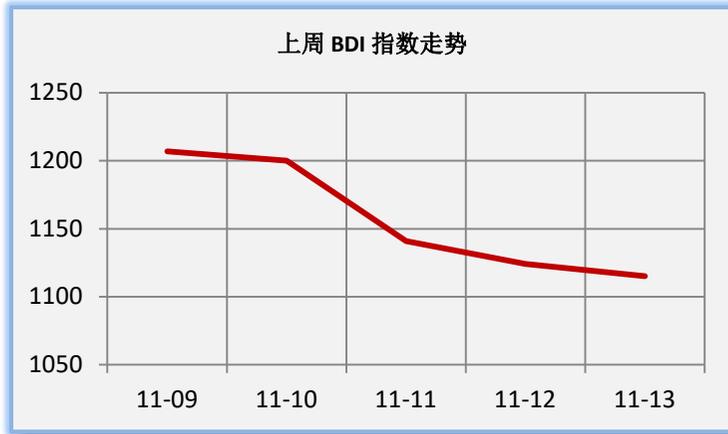
近期，二手内河散货船价格小幅上涨。本期，5年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—5525万人民币，环比上涨0.33%；1000DWT—128.72万人民币，环比上涨0.92%；2000DWT—249.28万人民币，环比上涨3.90%；3000DWT—340.83万人民币，环比上涨2.04%。本期，内河散货船市场成交大幅下跌，共计成交16艘（环比减少59艘），总运力3.74万DWT，成交金额3293.3万元人民币，平均船龄10.78年。

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	11月9日		11月10日		11月11日		11月12日		11月13日	
BDI	1,207	+11	1,200	-7	1,141	-59	1,124	-17	1,115	-9
BCI	1,790	+51	1,782	-8	1,613	-169	1,550	-63	1,507	-43
BPI	1,181	-9	1,170	-11	1,165	-5	1,177	+12	1,198	+21
BSI	893	-8	888	-5	882	-6	884	+2	884	0
BHSI	583	0	583	0	584	+1	585	+1	586	+1





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 45 周	第 44 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	15,500	16,000	-500	-3.1%
	一年	14,750	14,750	0	0.0%
	三年	14,250	14,250	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	11,250	11,500	-250	-2.2%
	一年	10,750	11,000	-250	-2.3%
	三年	10,250	10,250	0	0.0%
Smax (55K)	半年	10,750	11,250	-500	-4.4%
	一年	9,750	10,000	-250	-2.5%
	三年	9,250	9,500	-250	-2.6%
Hsize (30K)	半年	8,750	9,000	-250	-2.8%
	一年	8,500	8,750	-250	-2.9%
	三年	8,250	8,500	-250	-2.9%

截止日期: 2020-11-10

3. 租船信息摘录

(1) 航次租船摘录

'Aquavita Air' 2020 82192 dwt dely Gdynia 18/19 Nov trip via Baltic redel Skaw-Gibraltar \$15,000 + \$40,000 bb - Oldendorff

'Bright Falcon' 2019 63487 dwt dely Port Kelang prompt trip via Indonesia redel WC India \$9,000 - HBC

'GH Galileo' 2017 63301 dwt dely Kosichang prompt trip via Indonesia redel China \$9,500 - cnr



'Ultra Colonsay' 2011 61470 dwt dely US Gulf prompt trip redel Eygpt intention grains approx \$17,500 - XO Shipping

4. [航运&船舶市场动态](#)

【穆迪：今年全球航运业总体表现好于预期】

穆迪最新报告指出，今年全球航运业总体表现好于预期。2021 年，全球航运公司的 EBITDA（息税折旧及摊销前利润）总额将增长 3%-5%。需要注意的是，由于 2020 年上半年油轮市场的租船费率创纪录上涨，油轮板块明年的 EBITDA 可能会下降。

穆迪强调，受疫情影响，航运业虽然仍存在不确定因素，但总体供需平衡将在 2021 年得到改善，这也是前景改善的一个主要原因。

从目前情况看，三大主力船型运输板块的手持订单量占现有船队运力的比例仍处于历史低位，所以即使复苏乏力或需求适度萎缩，运力增速也将非常有限。而面对需求下降，集装箱运输公司可以通过取消航次，减少运力以平衡供需关系，但油轮和干散货船公司将对 2021 年的需求变化更为敏感。

穆迪对集装箱运输板块的预期已从负面转向稳定。随着 2020 年下半年市场需求的回升，集运业迎来了 2010 年以来最好的一年。鉴于新船订单非常有限，供需将保持平衡，预计 2021 年的运营环境也将保持稳定。全球经济复苏可能需要更长时间才能实现，航运公司应继续通过运力管理来保持运价稳定。

穆迪对干散货板块的预期也已由负面转为稳定。干散货航运公司的低谷在 2020 年第二季度，市场环境将在未来 12-18 个月逐步改善。主要干散货大宗商品的复苏受到中国因素的驱动，截至今年 8 月，中国铁矿石进口量较 2019 年同期增长 11%，供需平衡也将得到改善。假设全球经济在 2021 年复苏，预计干散货需求将增长 3%-5%，而运力增长则在 0.5%-2%之间，主要取决于船舶报废和订单延迟/取消的情况。然而，下行风险仍显著存在，包括长期的封锁措施将抑制需求。

穆迪对油轮板块的预期已由稳定转为负面。今年上半年，油轮运营商表现强劲，由于油价突然暴跌和产量维持高位，导致对浮式储油（尤其是 VLCC）的高需求。今年 3-5 月期间，租船费率创下历史新高，但近期 VLCC 运价已降至今年峰值水平的一半左右，大部分运力仍处于浮动储存或闲置状态。不过，这种情况可能会发生逆转，进而带来更高的船舶报废率。石油需求正在持续复苏，新船订单仍然可控，租船费率可能在 2020 年第四季度出现季节性上涨。穆迪认



为，由于今年第二季度的特殊环境不太可能重现，油轮公司的 EBITDA 将在 2021 年收缩。

穆迪称，未来如果运力供应过剩大幅下降，且航运公司 EBITDA 同比增长超过 10%，将考虑将航运业预期修正为乐观。但如果运力供应增速比需求增速高 2% 或 EBITDA 同比下降 5%，将考虑将预期调至负面。

来源：中国远洋海运 e 刊

【煤炭需求中期前景：海运贸易前景会更好】

从广义上来说，煤炭分为炼焦煤和动力煤。炼焦煤又称冶金煤，主要作为钢铁生产中的能源，因此炼焦煤需求与对钢铁的需求高度相关。动力煤又称蒸煤，主要用于发电，或直接用于消耗电力的工业（如化学工业、造纸工业、水泥工业和造砖工业）。炼焦煤是全球钢铁生产的重要原料，全球对焦煤的需求与全球工业生产增长率相关联。

近期，动力煤面临着巨大的压力。环境污染和全球变暖使公众对煤炭的使用持负面态度，导致部分投资者纷纷撤出煤炭行业。然而，在我们看来，有关煤炭“死亡”的传言被过分夸大了。

鉴于未来五年内的项目数量远低于前五年的实际增加量，未来每年的新增产能似乎很可能会放缓。此外，由于燃煤发电的利润率正面临天然气和可再生能源等的竞争压力，预计发达经济体的退出产能将继续保持在较高水平。尽管燃煤发电量的净增长将放缓（从百分比和绝对值来看），但我们仍认为未来几年不太可能出现负增长。

通过深入分析火电厂退出和新增的地域情况，可以预计海运贸易的前景会更好。在过去 5 年中，几乎一半的产能退出发生在美国。排在第二位的是中国，占全球退出产能的 23%，但同期中国新增产能是退出产能的 5 倍。毫无疑问，中国将在未来几年继续扩大火电厂的规模。排在第三和第四位的是欧盟和英国。欧盟高退出的趋势将继续下去，煤炭进口将出现大幅负增长。英国决定在 2024 年将煤炭从能源系统中完全淘汰，目前已实现大部分，这对于煤炭海运来说算是一个利好，进一步下降的空间已经不大。总而言之，未来几年，欧盟的火电产能减少将成为煤炭进口的负面因素。

火电厂的发展情况：中国新增的火电厂产能位列全球第一。但是，目前中国火电厂的规模与中国煤炭进口量之间并没有直接的联系，原因是中国有大量的煤



炭产能。新增火电厂规模处于第二位的是东南亚地区，该地区近年来煤炭进口一直保持强劲增长，这种增长势头在未来几年仍将持续。排在第三位的是印度，未来几年对煤炭的需求会攀升。但是否意味着更高的进口量则是另一个问题，因为印度和中国一样，也有着巨大的国内煤炭产能。煤炭进口量将在很大程度上取决于印度国内产量的增长率，以及在多大程度上可以以低成本方式将煤炭交付给终端用户。考虑到土耳其火电厂的规模，土耳其的进口量也可能攀升。最后，考虑到日本和韩国进口煤炭的数量，全球煤炭进口量至少是稳定的。综上所述，未来 3-5 年，中国和印度以外的动力煤进口将增长，因为新兴经济体的增长超过了发达经济体（主要是欧盟）进口下降的影响。中国和印度仍将是影响动力煤进口总量的主要因素。

来源：中国远洋海运 e 刊

【集装箱船租金大涨创 12 年新高】

集装箱船舶租金大涨至 12 年新高！船东纷纷锁定更长的租约，新造船订单也来了！

集装箱船租金大涨

约半个月前，信德海事网曾在《这种船型曾无人问津，目前租金暴涨！》一文中介绍到，受益于运费市场的强劲，集装箱船舶的租金也水涨船高出现猛涨。

当时，世界第二大集装箱航运公司地中海航运 MSC 从德国船东 Peter Dohle Schiffahrts 手中租用了一艘名为 Amalthea（2009 年建造，4178TEU）的巴拿马型集装箱船舶，虽然租期长达 18-20 个月，但租金却拿到了近 17000 美元/天的高价。

而该类型船舶租金的上涨又主要是由于更大型船舶租金的上涨所带动，另外更小型的船舶租金也跟着水涨船高。

然而，集装箱船舶租金高涨的趋势并没有就此打住。

根据克拉克森研究在最新一期的周度市场报告中介绍到，集装箱定期租船租金进一步提高。

实际上，克拉克森研究给出的图表显示，近几个月来，各类集装箱船舶的租金一直处于快速上升的态势。



据信德海事网了解，近日德国船东公司 Peter Dohle 租出了一艘 5,500-teu 的巴拿马型集装箱船舶，不仅仅拿到了很高的租金，还锁定一份很长的租约。

具体而言，Peter Dohle 向万海航运出租了这艘名为 Talassa（2005 年建造，5,527-teu）的船舶，租金定在了 26500 美元/天这样一个高位，且租期也并不短，拿到了 18 个月。

一位经纪人介绍到，这样一个价格比上一比类似的交易高出了大约 4000 美金。

类似的，以色列船东 Eyal Ofer 旗下的 Zodiac Maritime 更是为旗下一艘 6622teu 的船舶拿到了一份为期 4 年的长约。据称，世界第三大集装箱航运公司以 27000 美元/天的租金锁定了这艘 2014 年建造的名为 Cardiff 的集装箱船。

要知道，今年 7 月，这艘船曾与万海航运公司 (Wan Hai Lines) 进行了短期租赁，日租金当时仅为 1.5 万美元。

事实上，目前的集装箱船舶租金已经涨到了 2008 年金融危机以来的最高水平。

航运经纪公司 Howe Robinson 旗下的衡量从 700 标准箱到 8500 标准箱集装箱船租金水平的指数 Howe Robinson Containership Index (HRCI) 目前正处于 12 年来的最高水平。连续 20 周左右的费率上调已将 HRCI 推升至 931.6，为 2008 年 10 月以来的最高水平。

另根据海丰经纪亚洲租船指数 AFeedex 显示，指数上涨 2.59%，报 1077.73 点。继续延续国庆后走强的趋势。当周几乎各个板块都有些许成交，租船市场的火热几乎传导到各个板块。市场急剧发生转变，疫情之后运力迅速恢复，亚洲区域甚至超越去年同期水平。

Panamax 板块，空船非常紧缺，维持在高位缓慢上涨；2000-3000 TEU 板块，当周成交不多，不过该板块最近一路飙升，租期不给一年，价格给不到 14k，难以博得船东回眸一瞥，真是牛气冲天；1000-2000TEU 版块，大船的紧缺加之高价，逼迫租家向下寻求 1700teu 船的支持，但是事与愿违，1700teu 船型也突然变得紧俏。

信德海事网分析，今年下半年以来连续猛涨且目前仍维持高位的集装箱运费是推动集装箱船舶租金猛涨的一个重要原因，而业界对于集装箱运价短期的乐观



态度（分析师：集运市场今年将一直好下去！）进一步促使更多的集装箱长约得以完成。

由于航运公司缺乏更大型的船舶来应付未预料到的货运需求导致运价上涨，运价上涨进一步助推的船舶租金的爬升。

最新一期的 Freightos Baltic Index (FBX)：全球集装箱运价指数 Global Container Freight Index 显示，在中美等政府主管部门对市场的问询后，虽然目前集装箱运价已经停止了猛烈上涨的趋趋势，但目前仍稳定与于一个比较高的位置。

克拉克森研究在近一期的周度报告中也提到，近期租船费率的上漲，在一定程度上受到海运集装箱贸易持续改善的支撑。

2020 年，租船市场中已经没有较大的（集装箱）船舶可提供租赁，目前业内已经将目光转向了 2021 年，目前整个集装箱租船市场的情绪总体上是积极的。

因此，吃紧的市场正促使航运公司寻求锁定更为长期的运力。海丰经纪方面表示，目前“船东信心满满，待价而沽，希望搭上市场上漲的顺风车。”

新船订单也在路上

租金的上涨也进一步提高的船东们新造船的欲望。如信德海事网一周前报道《新船订单创 30 年最低水平，但一大波大型箱船订单要来了！！》，虽然目前全球新造船订单与现有船队运力的比例处于近 30 年来的最低水平，但一大波集装箱船新船订单或即将产生。

据信德海事网了解，上文所述的以色列大船东 Eyal Ofer 旗下的 Zodiac Maritime 正接近下单订造一系列的 neo-panamax 型大型集装箱船舶。

除开上述 Zodiac 可能新订单外，近几个月来高涨的运费和稳定的利润将促使几家集装箱航运巨头订购新船。至少两家最大的集装箱班轮公司确认他们目前正在积极研究订造新船的可能性。

“如果我们看到有人下订单，那是很自然的。目前全球订单量处于历史低位，”航运咨询机构 Seaintelligence 首席执行官 Lars Jensen 近日就曾如此表示。



近日，德国集装箱航运公司赫伯罗特就表示，该公司最近与几家船厂进行了接触，以寻求建造数艘世界最大类型的集装箱船舶

此外，日本的 ONE 航运也在考虑建造新的超大型集装箱船舶。

上月初，比利时船东公司 CMB 集团旗下的集装箱船东公司 Delphis 与青岛扬帆签订了 6 艘 5500 箱船的意向书, 据报道价格为 4800 万美元。

航运分析师 Tan Hua Joo 预计地中海航运 MSC 和中远海运都有可能准备下单，但马士基可能不会选择相同的道路。

另据报道称，Costamare 和 Capital Product Partners 等公司也表现出了对 neo-panamax 型集装箱船舶的兴趣。

早在 8 月，长荣海运(Evergreen Marine)接近 5 个船厂，准备建造至多 10 艘集装箱船，价值逾 10 亿美元。

中国造船厂沪东-中华造船(集团)、江南造船厂、扬子江船厂，以及日本今治造船和韩国三星重工被邀请就这项业务报价。

另据最新消息，扬子江船业 11 月 5 日发布公告称，公司已从一家未具名的日本船东那里获得一份集装箱船的潜在订单，最多可达 10 艘 3500 标箱的集装箱船，确认订单价值为 1.98 亿美元，亦即如果全部订单生效，正比订单合同价值可达 3.96 亿美元。

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	322~324	364~366	380~385		Firmer.
Tokyo Bay	316~318	370~375	570~575	Plus oil fence charge if any.	Firmer.



Shanghai	320~322	365~368	420~425	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Softer.
Hong Kong	302~307	348~353	360~365	MGO Sul max 0.05%	Softer.
Kaohsiung	341.00	385.00	425.00	+ oil fence charge usd 75 (Eff. 16/Nov)	Firmer.
Fujairah	S. E.	374~378	465~470		Firmer.
Rotterdam	280~285	350~355	373~378		Firmer.
Malta	S. E.	345~350	380~385		Firmer.
Istanbul	S. E.	365~370	420~425	Ex Wharf Price	Firmer.
Buenos Aires	N/A	355~360	500~505		Firmer.

截止日期: 2020-11-12

◆ 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	第 45 周	第 44 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	4,700	4,700	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,300	2,300	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 45 周	第 44 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,500	8,500	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,650	4,650	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2020-11-10



(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	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2022	Dee4 Capital - Danish	3,500	option declared
2+2	Tanker	50,000	Dae Sun, S. Korea	2022	Sea Pioneer - Greek	3,300	price incl. extras
2+1	Bulker	82,000	Chengxi, China	2022-2023	Tongli Shipping - Singaporean	Undisclosed	
2	VLGC	174,000 cbm	Hyundai HI, S. Korea	2023	Knutsen - Norwegian	Undisclosed	against T/C to PGNiG
2	LPG	86,000 cbm	Jiangnan, China	2022	J/V between ADNOC & Wanhua - AW Shipping	7,300	dual fuelled, Tier III, option declared
5+5	Container	3,500 teu	Yangzijiang, China	2022	J/V between Mitsui & Nissen Kaiun	19,800	against T/C to Maersk

◆ 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
AQUADONNA	BC	177,173		2005	Japan	1,200	U. S. A	
LEVANTO	BC	73,925		2001	China	550	Undisclosed	
KASTRO	BC	58,780		2008	China	860	Undisclosed	
STOVE CALEDONIA	BC	58,092		2010	Philippines	1,180	Undisclosed	
KAVO PLATANOS	BC	56,750		2011	China	940	Chinese	
LALIS D	BC	55,648		2011	Vietnam	950	Chinese	
BALTIC PANTHER	BC	53,351		2009	China	750	Undisclosed	
NITON COBALT	BC	52,471		2004	Japan	550	Undisclosed	
LENTIKIA	BC	39,202		2015	China	1,380	Norway	
RAINBOW QUEST	BC	34,627		2011	China	undisclosed	Undisclosed	
FOOLS GOLD	BC	28,346		2010	Japan	640	Greek	
ASIA ENERGY	BC	28,083		2001	China	330	Greek	
SEXTA	BC	18,367		2000	S. Korea	170	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
CPO HAMBURG	CV	103,845	8,580	2009	S. Korea	3,100	Greek	*
CPO BREMEN	CV	103,773	8,580	2009	S. Korea	3,100	Greek	
GREENWICH BRIDGE	CV	71,270	5,642	2006	S. Korea	1,400	MSC - Swiss	
HUGO SCHULTE	CV	47,027	3,635	2010	China	2,500	Undisclosed	en bloc
MARTHA SCHULTE	CV	47,021	3,600	2012	China			
JPO SCORPIUS	CV	34,495	2,526	2007	S. Korea	undisclosed	Greek	
BOMAR HERMES	CV	34,365	2,490	2006	Poland	680	MSC - Swiss	
KARIN RAMBOW	CV	13,807	1,118	2005	China	220	Asia	
CONSHIP DAY	CV	8,200	704	2007	China	undisclosed	Star Feeders - U. A. E	**
CONSHIP BOX	CV	8,200	704	2008	China	undisclosed	Star Feeders - U. A. E	

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
DELOS VOYAGER	TAK	105,850		2003	Japan	1,250	Middle Eastern	
KALAMAS	TAK	105,391		2001	Japan	2,200	Undisclosed	
STENA CONQUEST	TAK	47,136		2003	Croatia	930	Chinese	
ATLANTIC QUEEN	TAK	46,838		2010	S. Korea	1,630	Undisclosed	en bloc each
ATLANTIC PEGASUS	TAK	46,838		2010	S. Korea	1,630	Undisclosed	
CHEMBULK JAKARTA	TAK	19,935		2009	Japan	1,080	Vietnamese	IMO II/III - BWTS fitted
MARINE LION	TAK	6,941		2012	China	560	Singaporean	
OCEAN SOLAR	TAK	6,500		2011	China	570	Vitol - Swiss	
GAS NEMESIS II	TAK/LPG	3,409		2001	Japan	450	S. Korean	

◆ 上周拆船市场回顾

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
GRAND CELEBRATION	OTHER/PAS	6,405	20,535	1987	Sweden	125.00	as is Bahamas

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
AL FAHED	OTHER/LIVESTOCK	3,321	1,801	1969	Germany	301.00	



SAM	TAK	300,482	42,515	1996	S. Korea	365.00	fire damaged, under tow
NEW PAROS	TAK	107,181	16,696	1998	Japan	307.00	

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
PAC ACRUX	GC/MPP/TWK	27,420	10,625	2003	China	392.00	Indian/Pakistan
YANTAR	OTHER/FISHING		1,664	1975	Russia	381.00	Indian/Pakistan

◆ALCO 防损通函

【除了延误后滞期以外的其他损害赔偿】

英国商业法庭最近的一项判决阐明，船东在面对由于租家的延误，导致未在装卸时间内卸货的货物被提起损害索赔时，船东能否向租家追偿这些损失。

该案名为“The Eternal Bliss [2020] EWHC 2373 (Comm)”，Baker 法官要面对的争议涉及一份航次租约，租约以北美谷物航次租船条款订立，合同约定 70133 公吨的大豆按在巴西装货在中国卸货。该轮抵达中国后，由于港口拥挤和岸上仓储不足，在该锚地停泊了 31 天。卸货时，发现部分货物有霉菌和结块的货损。船东就货损向货方赔付了 110 万美元，并之后想在仲裁中向租家追偿这些损失，然而，初步的法律问题被提交给了商业法庭。

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
2020-11-13	662.850	782.570	6.307	85.485	869.730	62.309	1164.810	479.550	504.400



2020-11-12	662.360	779.960	6.283	85.420	875.840	62.378	1163.160	482.120	507.060
2020-11-11	660.700	780.780	6.278	85.208	876.200	62.325	1156.820	481.330	506.970
2020-11-10	658.970	778.770	6.263	84.997	867.310	62.374	1158.940	479.720	506.640
2020-11-09	661.230	786.260	6.403	85.284	871.310	62.464	1170.400	481.720	507.790

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	0.08488	1 周	0.10088	2 周	--	1 个月	0.14138
2 个月	0.1745	3 个月	0.22063	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.24613	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.34188		

2020-11-11

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

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